Die Aussichten der Personenkraftwagenindustrie der in der EWG vereinigten Länder

Werner Knott

1964

DIE AUSSICHTEN DER PERSONENKRAFTWAGENINDUSTRIE DER IN DER EWG VEREINIGTEN LÄNDER

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Würde eines
Doktors der Staatswissenschaften
der Philosophischen Fakultät
der Friedrich-Alexander-Universität
zu Erlangen-Nürnberg

vorgelegt von
Werner Knott
aus Nürnberg

Tag der mündlichen Prüfung: 27. Juni 1964

Dekan: Universitätsprofessor Dr. Rudolf Till
Referent: Universitätsprofessor Dr. Georg Weippert
Korreferent: Universitätsprofessor Dr. Gustav Clausing

D 29

UNI-Druck, München 13, Amalienstraße 85

Disposition

Seite

A. Einleitung:
Allgemeines über die Automobilindustrie und die EWG 1

B. Die Entstehung der Personenkraftwagenindustrie der in der EWG vereinigten Länder 15

I. Die Entstehung der deutschen PKW-Industrie 15
II. Die Entstehung der französischen PKW-Industrie 21
III. Die Entstehung der italienischen PKW-Industrie 24
IV. Die Entstehung der PKW-Industrie in den Benelux-Staaten 28

C. Die Absatzzahlen der EWG-Personenkraftwagenindustrie im Anfangsstadium der Gemeinschaft 29

I. Bundesrepublik Deutschland 29
1. Inlandsabsatz der deutschen PKW-Industrie 29
2. Exporte der deutschen PKW-Industrie 32

II. Frankreich 36
1. Inlandsabsatz der französischen PKW-Industrie 36
2. Exporte der französischen PKW-Industrie 39

III. Italien 44
1. Inlandsabsatz der italienischen PKW-Industrie 44
2. Exporte der italienischen PKW-Industrie 47

D. Die Personenkraftwagenproduzenten des EWG-Raumes 52

I. Die Personenkraftwagenproduzenten der Bundesrepublik Deutschland 52
1. Volkswagenwerk AG, Wolfsburg 52
2. Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürckheim. Auto-Union GmbH, Düsseldorf 53
3. Adam Opel AG, Rüsselsheim 54
4. Ford - Werke AG, Köln-Niehl 54

Seite

5. Carl F. W. Borgward GmbH, Bremen 54
6. Neckar - Automobilwerke AG, Heilbronn 55
7. Bayerische Motorenwerke AG, BMW, München 55
8. Hans Glas GmbH, Isaria Maschinenfabrik, Dingolfing 55
9. NSU-Motorenwerke AG, Neckarsulm 56
10. Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG, Stuttgart-Zuffenhausen 56

II. Die Personenkraftwagenproduzenten Frankreichs 59
1. Regie Nationale des Usines Renault, Bilancourt (Seine) 59
2. S.A. André Citroen, Paris
S.A. des Anciennes Etablissements Panhard et Levassor, Paris 59
3. Société Industrielle de Méchanique et Carosserie Automobile, Simca, Nanterres (Seine) 60
4. S.A. des Automobiles Peugeot, Sochaux 60

III. Die Personenkraftwagenproduzenten Italiens 62
1. Fiat S.A., Turin 62
2. Alfa Romeo, S.p.A., Mailand 63
3. Lancia & Co., Turin 63

E. Untersuchung einiger Hauptfaktoren der Produktions- und Absatzbedingungen der Personenkraftwagenindustrie des EWG-Raumes 67

I. Das Lohnniveau in den EWG-Staaten 67
1. Das Lohnniveau in der Bundesrepublik Deutschland 70
2. Das französische Lohnniveau 75
3. Das Lohnniveau in Italien 80

II. Die Materialpreise in den EWG-Staaten 85
1. Die Materialpreise in der Bundesrepublik 87
2. Die französischen Materialpreise 89
3. Die Materialpreise in Italien 91

Seite

III. Die zwischen den EWG-Staaten erhobenen Einfuhrzölle 92
1. Die Einfuhrzölle der Bundesrepublik 93
2. Die französischen Einfuhrzölle 94
3. Die Einfuhrzölle Italiens 95

IV. Die Umsatzbesteuerung in den EWG-Staaten 96
1. Die Umsatzbesteuerung in der Bundesrepublik 98
2. Die französische Umsatzbesteuerung 100
3. Die Umsatzbesteuerung Italiens 100

F. Vergleich der Produktions- und Absatzbedingungen der EWG-Personenkraftwagenindustrie 102

I. Vergleich der Produktionsbedingungen der EWG-Personenkraftwagenindustrie 102
1. Gegenüberstellung der Lohnkosten in den EWG-Staaten 102
2. Vergleich der Materialkosten der EWG-Staaten 109
3. Vergleich der allgemeinen Leistungsfähigkeit der PKW-Produzenten des EWG-Raumes 112
a) Die technische Leistungsfähigkeit der PKW-Industrie 112
b) Die Rentabilität der PKW-Hersteller 118
c) Konzentrationsgrad, Unternehmungsformen und -Verflechtungen der EWG-Automobilindustrie 119
d) Die Standortverteilung der PKW-Industrie 123
e) Die Leistungsfähigkeit der Zubehörindustrie 126

II. Vergleich der Exportstruktur der Personenkraftwagenproduzenten des EWG-Raumes 127

III. Stand der Motorisierung im EWG-Gebiet 134

IV. Die Straßen- und Verkehrsverhältnisse in den EWG-Mitgliedstaaten 137

V. Die staatlichen Beeinflussungen von Personenkraftwagenproduktion und -Absatz 142
1. Vergleich der Zölle und Einfuhrkontingente der EWG-Mitgliedstaaten 142

Seite

2. Vergleich der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ein- und Ausfuhren und des Inlandsabsatzes von Personenkraftwagen in den EWG-Mitgliedstaaten 146
3. Die sonstigen direkten und indirekten Steuerbelastungen des Kraftverkehrs der EWG-Staaten 155
4. Die Wirtschaftssysteme der EWG-Staaten Bundesrepublik, Frankreich und Italien 157
5. Sonstige staatliche Beeinflussungen des EWG-Personenkraftwagenmarktes 165

VI. Vergleich sonstiger Einflüsse auf die Produktions- und Absatzbedingungen der EWG-Personenkraftwagenindustrie 168

G. Die Entwicklungsmöglichkeiten der EWG-Personenkraftwagenindustrie im Rahmen der Gemeinschaft Schlußfolgerungen und Ausblick 171

I. Die voraussichtliche Entwicklung des PKW-Bestandes, des Neuwagenabsatzes und der PKW-Exporte der EWG-Staaten 171
1. Voraussichtliche Entwicklung des PKW-Bestandes und des Neuwagenabsatzes im EWG-Bereich 171
a) Allgemeines 171
b) Die Entwicklung des PKW-Bestandes und des Neuwagenabsatzes in der BRD 179
c) Die Entwicklung des PKW-Bestandes und des Neuwagenabsatzes in Frankreich 185
d) Die Entwicklung des PKW-Bestandes und des Neuwagenabsatzes in Italien 186

2. Voraussichtliche Entwicklung der Exportmöglichkeiten der EWG-Personenkraftwagenindustrie 188
a) Bundesrepublik Deutschland 188
aa) Exporte in den EWG-Raum 188
ab) Exporte in Drittländer 188
b) Frankreich 190
ba) Exporte in den EWG-Raum 190
bb) Exporte in Drittländer 191

Seite

c) Italien 191
ca) Exporte in den EWG-Raum 191
cb) Exporte in Drittländer 192

3. Zusammenfassung 192

II. Die Aussichten der EWG-Personenkraftwagenindustrie im Gemeinsamen Markt 195
1. Allgemeines 195
2. Bundesrepublik Deutschland 198
3. Frankreich 204
4. Italien 206
5. Zusammenfassung 207

III. Die Auswirkungen einer räumlichen Ausdehnung des EWG-Bereiches auf die Personenkraftwagenindustrie der bisherigen Mitgliedstaaten 208
1. Positive Auswirkungen 210
2. Negative Auswirkungen 212
3. Zusammenfassung 213

Literaturverzeichnis 214

Lebenslauf 221

Die vorliegende Untersuchung wurde im Herbst 1963 abgeschlossen.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41538102_0021

A. Einleitung

Aus der geschichtlichen Entwicklung der Technik kann ersehen werden, daß das menschliche Bedürfnis nach einem selbstfahrenden Fahrzeug bereits sehr alt ist. Doch wurde erstmalig mit der Erfindung der Dampfmaschine die Möglichkeit zur Konstruktion selbstfahrender Wagen für den Verkehr auf Straßen geschaffen. Damit ließ sich erst im 19. Jahrhundert der alte Traum der Menschheit nach einem brauchbaren Automobil verwirklichen.

Doch die mit Dampfkraft getriebenen Wagen wiesen noch große Mängel auf. Erstens lag das Gewicht dieser Fahrzeuge sehr hoch, zweitens benötigte die Dampfmaschine eine sehr lange Anheizzeit, drittens war die Bedienung der Dampfwagen äußerst schwierig und nicht zuletzt war die Dampf- und Rußbelästigung der Umgebung unangenehm. Diese Mängel verhinderten eine größere Verbreitung des Dampfkraftwagens.

So wurde der eigentliche Beginn des Zeitalters der Motorisierung erst durch die Erfindung der Verbrennungsmaschine ermöglicht, da sich diese Motorenart zum Einbau in Fahrgestelle weit besser eignete als die Dampfmaschine. Der Verbrennungsmotor hatte ein geringeres Gewicht als eine Dampfmaschine gleicher Leistung, er benötigte keine Anzeizzeit und konnte leicht bedient werden. Auch die lästige Dampf- und Rußentwicklung der Dampfmaschine fiel beim Verbrennungsmotor weg.[1)] Die Entwicklung der Verbrennungsmaschine soll im folgenden kurz beschrieben werden.

Im Jahr 1860 hatte der Franzose Lenoir einen Verbrennungsmotor geschaffen, von dem trotz seiner Unwirtschaftlichkeit entscheidende Impulse auf die spätere Entwicklung ausgegangen sind.

Der einige Jahre später gebaute Viertakt-Gasmotor von Nikolaus Otto darf dann als die erste einigermaßen wirtschaftlich arbeitende Verbrennungsmaschine bezeichnet werden. Allerdings eignete sich auch dieses Aggregat vorwiegend zu stationärer Verwendung.

So blieb es in erster Linie Carl Benz und Gottlieb Daimler vorbehalten, durch die Entwicklung neuartiger leichterer Verbrennungsmaschinen und ihren späteren Einbau in Fahrgestelle noch vor der letzten Jahrhundert-

1) Vgl. Das Autobuch, Herausgeber: Dr. F. Burda, Redaktion und Texte: H. A. Faerber, Offenburg 1956, S. 13 ff. (im weiteren Verlauf der Arbeit abgekürzt: Das Autobuch).

wende das Zeitalter der Motorisierung eingeleitet zu haben.[1)]

Das Automobil hat von da an im menschlichen Leben eine doppelte Rolle gespielt.

Als erstes ist das Automobil von großer Bedeutung für den Güter- und Personenverkehr. Dieses Beförderungsbedürfnis ergibt sich aus der heute üblichen Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte, aus Verkehrsnotwendigkeiten der modernen, stark arbeitsteiligen Wirtschaft und aus dem Verlangen des Menschen, seiner Alltagswelt mittels eines Autos möglichst oft zu entfliehen.

Die zweite Rolle des Automobils liegt darin, daß es seinem Eigentümer ein bestimmtes Ansehen verleiht und ihm zur Repräsentation dient. In den Augen vieler wird der Besitz einer bestimmten Automarke als Gradmesser des Wohlstandes angesehen.[2)] So wurde der Kraftwagen zu einem Maß der Geltung und des Ansehens, das allgemein als verbindlicher angesehen wird als vieles andere, mit dem man sich umgibt. Der Wunsch nach einem Automobil kann stärker sein als nach anderen Dingen, auch wenn diese rational notwendiger erscheinen.[3)]

Das Bedürfnis des modernen Menschen nach einem Fahrzeug ist sogar so stark, daß der Besitz eines eigenen Autos häufig zum Ziel des Sparens geworden ist. Oft wird dem Erwerb eines Autos zuliebe die Verpflichtung zu sich über Jahre erstreckenden Ratenzahlungen übernommen.[4)]

Die angeführten Gründe haben aus der Automobilindustrie einen Wirtschaftsfaktor ersten Ranges gemacht, dem neben dem Baugewerbe eine Schlüsselstellung in der modernen Volkswirtschaft zukommt.[5)]

Die Bedeutung der Automobilindustrie und ihr wesentlicher Einfluß auf die Volkswirtschaften vieler Länder erstreckt sich auf die folgenden Gebiete.

---

1) Vgl. Schildberger, F.: Chronicum der Mercedes-Benz Fahrzeuge und Motoren, Stuttgart - Bad-Cannstatt 1956, S. 11 ff.

2) Vgl. Hemmer, C.: Die Automobilindustrie in der EWG, in: Europäische Wirtschaft, Halbmonatszeitschrift für den Gemeinsamen Markt, 3. Jahrg., Nr. 6, Sonderausgabe: Die Kraftfahrzeugindustrie in der EWG und EFTA, Baden-Baden und Bonn, 31.3.1960, S. 106 ff.

3) Vgl. Bergler, G.: Welche Marktchancen haben die Kraftfahrzeuge? In Handelsblatt Nr. 32 vom 18.3.1953.

4) Vgl. Hemmer, C.: a.a.O., S. 106 ff.

5) Ebenda.

Die Automobilindustrie als Arbeitgeber:

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wurden im Jahre 1958 an Arbeitern und Angestellten beschäftigt:[1)]

Bundesrepublik Deutschland	196.600
Frankreich	158.000
Italien	77.000
Benelux-Staaten	18.400
	450.000

In der Bundesrepublik waren im Jahr 1959 von je 100 in der gewerblichen Wirtschaft (ohne Landwirtschaft) Beschäftigten etwa 10 Personen in der Kraftfahrzeug- und Kraftverkehrswirtschaft tätig.[2)]

Die Automobilindustrie als Materialverbraucher:

Man hat geschätzt, daß im Jahre 1953 rund ein Zehntel der Weltproduktion an Stahl durch die Automobilindustrie verbraucht wurde.[3)] Im Rahmen der Montanunion lag im Jahre 1957 der Verbraucheranteil für Walzstahlerzeugnisse in der Automobilindustrie bei 7 %. Auch für die Produkte der Gummi-, Kunststoff-, Textil- und Lederindustrie ist die Automobilindustrie Großabnehmer.

In der Bundesrepublik erreichte der Verbrauch der Automobilindustrie im Jahre 1957 einschließlich der Auslandsbezüge 9,4 % der Inlandsproduktion von Walzstahlfertigerzeugnissen.[4)]

Für die Mitgliedstaaten der EWG zusammen ergab sich für 1957 ein Verbrauchsanteil von Walzstahlfertigerzeugnissen von etwa 7 %.[5)]

---

1) Hemmer, C.: a.a.O., S. 106 ff.
2) Vgl. Verband der Automobilindustrie, VDA: Die Automobilindustrie in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Frankfurt/Main 1959, S. 8. (Im weiteren Verlauf der Arbeit abgekürzt: VDA, 1959).
3) Vgl. Pierjant, J.: L'Industrie automobile, Paris 1956, S. 114.
4) Vgl. VDA, 1959, a.a.O., S. 9.
5) Ebenda.

Der Eisen- und Stahlverbrauch der Automobilindustrie in der Bundesrepublik

Die deutsche Automobilindustrie verbrauchte zwischen 1950 und 1960 folgende Mengen an Eisen und Stahl:[1)]

1950	294.300 Tonnen
1951	353.700 Tonnen
1952	400.700 Tonnen
1953	484.100 Tonnen
1954	532.000 Tonnen
1955	775.000 Tonnen
1956	886.000 Tonnen
1957	993.000 Tonnen
1958	1.291.000 Tonnen
1959	1.414.400 Tonnen

Auch die mit dem Betrieb eines Automobils zusammenhängenden Bedürfnisse sind für eine Reihe von Wirtschaftszweigen von größter Bedeutung:

An erster Stelle muß hier die Ölindustrie genannt werden. Ein beachtlicher Teil des Umsatzes der großen Ölkonzerne wird durch Benzin- und Schmierölverbrauch der Automobile bewirkt.

So erreichte der Gesamtverbrauch an Vergaserkraftstoffen im Raum des Bundesgebietes 1958 3,99 Millionen Tonnen, 1959 stieg er sogar auf 4,64 Millionen Tonnen an.[2)]

Auch für das Versicherungsgewerbe ist der Kraftverkehr von größter Bedeutung. So bezieht das Versicherungsgewerbe aus der in den meisten Industrieländern gesetzlich vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung, der Kasko- und der Insassenversicherung eines Automobils einen wesentlichen Teil seiner Prämieneinnahmen.

Es konnte in den EWG-Ländern Frankreich, Italien und Bundesrepublik Deutschland folgender Anteil des Kraftfahrzeugversicherungsgeschäftes am

---

1) Verband der Automobilindustrie, VDA: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1959/1960, Frankfurt/Main 1960, S. 250. (Im weiteren Verlauf der Arbeit abgekürzt: VDA, Tatsachen und Zahlen, 19..). Auch in den weiteren Ausführungen werden überwiegend Zahlen verwendet, die den Veröffentlichungen des VDA entnommen wurden. Die statistischen Veröffentlichungen des VDA sind differenzierter als die Zahlen der amtlichen Statistik.

2) VDA, Tatsachen und Zahlen, 1960, a.a.O., S. 251.

Gesamtgeschäft der Versicherungen festgestellt werden.

In Frankreich machten die Prämieneinnahmen aus der Kraftfahrzeugversicherung im Jahre 1957 fast die Hälfte der gesamten Prämieneinnahmen der Unfall-, Feuer- und allgemeinen Risikenversicherung aus.[1]

In Italien betrug ebenfalls im Jahre 1957 der Anteil der Automobilversicherung (Haftpflicht und Unfall) an den Gesamtprämieneinnahmen des Versicherungsgewerbes über ein Viertel.[2]

In der Bundesrepublik schließlich nahmen die Mitglieder des privaten Versicherungsgewerbes rund ein Fünftel der Gesamtprämieneinnahmen aus der Kraftfahrzeugversicherung ein.[3]

Außerdem muß auf die große Bedeutung der Automobilwirtschaft als Steuereinnahmequelle hingewiesen werden. Den beträchtlichen Einnahmen des Staates im Zusammenhang mit dem Autoverkehr aus Umsatzsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer, Beförderungssteuer und der Versicherungssteuer stehen zwar hohe Ausgaben der öffentlichen Hand im Interesse des Straßenverkehrs durch Neu- und Ausbau sowie durch die Unterhaltung des Straßennetzes gegenüber, jedoch übersteigen die Einnahmen die Ausgaben bei weitem. Eine Zweckbindung des vollen Steueraufkommens aus der Kraftverkehrswirtschaft liegt bisher nicht vor.

Die Einnahmen des Bundes aus der Kraftfahrzeugsteuer, aus dem Abgabeanteil des Kraftverkehrs an Mineralölsteuern und Mineralölzöllen und aus Umsatzausgleichssteuerzahlungen für eingeführte Kraftfahrzeuge betrugen im Rechnungsjahr 1959/60 3.785 Millionen DM. Dazu kamen noch 350 Millionen DM Staatseinnahmen aus Beförderungssteuerabgaben des Kraftverkehrs.[4]

Große Bedeutung kommt der Automobilindustrie auch als Exportfaktor zu.

Der Weltexport von Automobilen erreichte im Jahre 1959 eine Stückzahl von 2,25 Millionen Fahrzeugen, die einen FOB-Wert von 2,43 Milliarden US Dollars verkörperten.[5]

---

1) Vgl. Hemmer, C.: a.a.O., S. 106 ff.
2) Ebenda.
3) Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen: Geschäftsbericht 1957/58, Berlin 1958, S. 131.
4) VDA, Tatsachen und Zahlen, 1960, a.a.O., S. 261.
5) Neue Zürcher Zeitung v. 24.11.1960, Fernausgabe, S. 11.

Im Automobilweltexport kann die Bundesrepublik Deutschland seit 1956 den ersten Platz behaupten. Die große volkswirtschaftliche Bedeutung der westdeutschen Automobilindustrie zeigt sich auch darin, daß ihr Beitrag zur Gesamtausfuhr der Bundesrepublik im Jahre 1959 5 Milliarden DM überschritt und einen Anteil von 12,8 % erreichte.[1]

Seit 1959 hat sich die Bedeutung der Automobilindustrie im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft weiter gesteigert. Die westdeutsche Kraftfahrzeugindustrie beschäftigte im Jahresdurchschnitt 1962 450.000 Arbeiter und Angestellte, die insgesamt 723 Millionen Arbeitsstunden leisteten und etwa 2,4 Millionen Fahrzeuge hergestellt haben. Der Jahresproduktionswert der deutschen Kraftfahrzeugindustrie betrug 1962 rund 21 Milliarden DM. Damit war dieser Industriezweig mit 7 % am gesamten Industrieumsatz der Bundesrepublik beteiligt. Am Jahresexport war die Kraftfahrzeugindustrie 1962 sogar mit 13,6 % beteiligt. Mit den Beschäftigten der indirekt von der Automobilindustrie abhängigen Wirtschaftszweige zusammen wird geschätzt, daß 1962 jeder 6. der 23 Millionen in der Bundesrepublik Beschäftigten direkt oder indirekt wirtschaftlich von der Autoindustrie abhängig war.[2] Die Stellung der Automobilindustrie als Auftraggeber anderer Industriezweige hat ebenfalls an Bedeutung weiter zugenommen. Am Stahlverbrauch der Bundesrepublik war die Automobilindustrie 1962 mit 13 % beteiligt. Damit gab die Automobilindustrie 6,2 Milliarden DM für Stahl aus. Weitere 3,6 Milliarden DM wurden für NE-Metallerzeugnisse[3] und 1,6 Milliarden DM für elektrotechnisches Zubehör ausgegeben. Weitere 5 Milliarden DM wurden für sonstige Einbauteile und Halbfabrikate einschließlich Reifen, Textilien, Kunststoffe, Lacke, Farben etc. aufgewendet. Schließlich erforderten Ausgaben für Energiebedarf, Wasser, Dampf und sonstige Hilfs- und Betriebsstoffe noch weitere 0,5 Milliarden DM.[4]

Im Rahmen der Automobilindustrie nimmt die Personenkraftwagenproduktion die stärkste Position ein. Die Personenkraftwagenproduktion in den EWG-Mitgliedstaaten umfaßte im Durchschnitt etwa 85 % der gesamten Automobilproduktion. Sie stieg von 1950 bis zum Jahre 1960 um 514 % auf 3,5 Millionen Fahrzeuge an.[5]

---

1) W. P. A. -Schaubild (Wirtschaftspolitische Abteilung des Hauses Siemens).

2) Vgl. Münchner Merkur v. 12. 9. 1963: Automobilindustrie als Motor der Wirtschaft, S. 7.

3) Nicht-Eisen-Metalle.

4) Vgl. Münchner Merkur vom 12. 9. 63: Automobilindustrie als Motor der Wirtschaft, S. 7.

5) Moneta, E.: Die europäische Automobilindustrie, in der Schriftenreihe zum Handbuch für Europäische Wirtschaft, Band 27, Baden-Baden 1963, S. 62.

Die in dieser Untersuchung gemachten Aussagen beschränken sich auf die Probleme der Personenkraftwagenindustrie. In den später für die Personenkraftwagenindustrie genannten Zahlen sind neben den Personenkraftwagen auch die Kombinationsfahrzeuge einbezogen.

Behrens definiert Personenkraftwagen als Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen und deren Gepäck geeignet und bestimmt sind und die nach dem Verkehrsrecht nicht mehr als 8 Sitzplätze einschließlich des Fahrersitzes haben. Als Kombinationsfahrzeuge werden diejenigen Fahrzeuge bezeichnet, die ohne bauliche Veränderung wahlweise oder gleichzeitig zur Beförderung von Personen u n d Gütern geeignet sind.[1)]

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges hat sich der Gedanke von Jahr zu Jahr immer stärker durchgesetzt, daß nur durch einen politischen und wirtschaftlichen Zusammenschluß aller westeuropäischen Staaten Europa einigermaßen seine verlorene Bedeutung zurückgewinnen könnte. Die derzeitige Zerstückelung müßte zu einer weitergehenden Schwächung unseres alten Erdteiles führen. In der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg war es offensichtlich geworden, daß fortan in erster Linie zwei Großmächte das Schicksal der Welt bestimmen würden: Die Vereinigten Staaten von Amerika und Rußland. Die europäischen Staaten konnten nur dann entscheidend mitbestimmen, wenn sie sich der politischen Linie einer dieser beiden Großmächte anpaßten. So war es für die USA ein lebenswichtiges Interesse, daß es Rußland nicht gelingen würde, sich auch noch des Menschen- und Industriepotentials Westeuropas zu bemächtigen. Damit waren die USA an einer politischen und wirtschaftlichen Stärkung Westeuropas stark interessiert, um so einem Vordringen kommunistischer Macht mit Erfolg entgegentreten zu können. Der sicherste Weg zur Stärkung schien durch den europäischen Einigungsgedanken gegeben zu sein. In den USA versprach man sich, durch die Schaffung einer neuen Großmacht "Europa" einen starken Partner im Kampf gegen den Weltkommunismus zu erhalten.

Auf Grund verschiedenartiger Auffassungen der westeuropäischen Regierungen über die Art der Vereinigung ihrer Staaten konnte auch der 1949 geschaffene Europarat, an dem sich 15 Nationen beteiligten, die Schwierigkeiten einer sowohl politischen als auch wirtschaftlichen Vereinigung aller freien

---

1) Behrens, W. G.: "Fahrzeugindustrie I" im Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 3. Band, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1961, S. 434.

europäischen Staaten nicht beseitigen.

Nach dem Scheitern der Pläne einer umfassenden politischen und wirtschaftlichen Vereinigung aller nichtkommunistischen Staaten Europas erkannte man in den 6 Ländern - Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Belgien und Luxemburg - die wirtschaftliche Notwendigkeit zur Schaffung eines größeren europäischen Marktes. Man versprach sich von einem gemeinsamen Markt eine bessere Nutzung der vorhandenen Produktionskapazitäten nach den Prinzipien einer freien Wettbewerbswirtschaft als es in den einzelnen nationalen Volkswirtschaften möglich ist.[1)]

So wurde nach langwierigen Verhandlungen zwischen diesen Staaten in Rom am 3. März 1957 die Unterzeichnung des Vertragswerkes zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vorgenommen. Nach Ratifizierung durch die Parlamente der Mitgliedstaaten im Sommer des gleichen Jahres konnte der Vertrag am 1. Januar 1958 in Kraft treten.[2)]

Zur Charakterisierung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit ihrem Kernstück, dem Gemeinsamen Markt, läßt sich behaupten, daß es den Befürwortern der Gemeinschaft teilweise um die "Fortsetzung der europäischen Außenpolitik mit anderen, wirtschaftlichen, Mitteln"[3)] gegangen ist. Zugleich wurde mit der Schaffung der EWG - wie auch durch Errichtung der OEEC, der EZU und der Montanunion - der Versuch unternommen, "eine Ausweitung der Weltwirtschaft, die sich nach dem Krieg nicht auf unmittelbarem Weg erreichen ließ, auf regionalistischen Umwegen zu fördern".[4)]

Grundlage des gemeinsamen Marktes sollte eine Zollunion sein, die man auf das Gebiet des gesamten Warenaustausches auszudehnen gedachte. Im Endergebnis sollte die EWG aber mehr als eine reine Zollunion sein; man gedachte, einen Großmarkt mit "binnenmarktähnlichen" Verhältnissen zu schaffen, in dem durch weitgehende Arbeitsteilung eine größere Effizienz zum Zwecke der Stei-

---

1) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 12.

2) Vgl. Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für auswärtige Politik e.V., Dokumente und Berichte: Europa, Dokumente zur Frage der europäischen Einigung, Band 17/III, München 1962, S. 1237.

3) Vgl. Clausing, G.: Die Bedeutung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und des Gemeinsamen Marktes, insbesondere für die gewerbliche und industrielle Wirtschaft der Bundesrepublik, in: Zeitschrift für das gesamte Genossenschaftswesen, Band 9, Göttingen 1959, S. 247.

4) Ebenda.

gerung des Wohlstandes in den beteiligten Volkswirtschaften[1] erreicht werden könne.[2]

Clausing nennt als nähere Ziele des Gemeinsamen Marktes: "Ausweitung der Produktion, größere Stabilität und harmonische Ausweitung der beteiligten Volkswirtschaften, 'Vollbeschäftigung', schließlich steigender Lebensstandard sollen helfen, die soziale, politische, kulturelle Entwicklung zu fördern".[3]

Zur Schaffung eines echten Binnengroßmarktes, wie ihn beispielsweise die Vereinigten Staaten von Amerika darstellen, wäre als eine der Grundvoraussetzungen die Einführung eines einheitlichen Währungssystems oder eine Korrektur der gegenwärtigen Währungsparitäten in der Weise, daß durch sie die tatsächlichen Kosten und Preisrelationen zum Ausdruck gebracht würden, zu nennen. Diese Voraussetzungen sind im Rahmen der EWG vorläufig nicht gegeben.[4]

Durch den Vertrag zur EWG wird auch die Personenkraftwagenindustrie in den Gemeinschaftsländern vor erhebliche Probleme gestellt.

Im folgenden sollen nun diejenigen Bestimmungen des EWG-Vertrages angeführt werden, die für die Entwicklungsmöglichkeiten der EWG-Personenkraftwagenindustrie von zentraler Bedeutung erscheinen.

Die Bestimmungen des EWG-Vertrages:

Die materiellen Ziele des EWG-Vertrages lassen sich in drei Gruppen aufteilen:

1. Die eine Gruppe umfaßt die Vorschriften zur Beseitigung von Hindernissen für den freien Wirtschaftsverkehr im Bereich der Gemeinschaft.
2. Ein anderer Abschnitt des Vertragswerkes befaßt sich mit Vorschriften, die der Schaffung übereinstimmender wirtschaftlicher Ordnungselemente, insbesondere der Schaffung einer europäischen Wettbewerbsordnung, dienen.
3. Schließlich enthält der Vertrag Vorschriften, die die Koordinierung des

---

1) Vgl. Tuchtfeldt, E.: Probleme der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Nürnberg 1958, S. 32.
2) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 12.
3) Vgl. Clausing, G.: a.a.O., S. 247.
4) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 12.

wirtschaftlichen Handelns der einzelnen EWG-Länder zum Gegenstand haben.

Zugleich sollte die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten ein Ausdruck der Bereitschaft zu einem gemeinsamen politischen Handeln sein und die tatsächliche Verflechtung der Lebensverhältnisse fördern, die hierfür die Voraussetzung bildet.[1)]

Die Bestimmungen über den freien Warenverkehr bilden den Mittelpunkt des EWG-Vertrages. Die für die Bearbeitung des Themas wichtigsten Vertragsbestimmungen sollen im folgenden angeführt werden.

Mit den Bestimmungen über den freien Warenverkehr im EWG-Bereich werden drei Ziele verbunden:

1. Die Beseitigung aller Zölle zwischen den 6 Mitgliedstaaten Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Italien, Luxemburg, Frankreich und den Niederlanden.
2. Die Einführung eines gemeinsamen Außenzolltarifs für die 6 Mitgliedstaaten und einer gemeinsamen EWG-Handelspolitik gegenüber Drittländern.
3. Die Beseitigung aller mengenmäßigen Beschränkungen für den Warenaustausch innerhalb des Raumes der EWG.

Mit dem Abbau der Zölle zwischen den Mitgliedstaaten der EWG befassen sich Artikel 12 - 17 des Vertragswerkes. Es wird ein schrittweiser Abbau der Einfuhrzölle zwischen den Mitgliedstaaten während der im Vertrag geplanten Übergangszeit vorgesehen. Beim Abbau der Zölle wird von den am 1.1.1957 angewandten Zollsätzen ausgegangen.

Die Übergangszeit ist in drei Stufen von je vier Jahren eingeteilt. Die erste Stufe galt vom 1.1.1957 bis zum 31.12.1961; die zweite Stufe ist vom 1.1. 1962 bis zum 31.12.1965 vorgesehen; die dritte Stufe schließlich soll am 1.1. 1966 beginnen und am 31.12.1969 beendet sein. Ab 1.1.1970 werden also zwischen den EWG-Mitgliedstaaten keine Zölle mehr erhoben.

Die Einzelheiten der Bestimmungen für den Zollabbau enthält Artikel 14 des EWG-Vertrages.

Die erste Zollsenkung um 10 % wurde am 1.1.1959 vollzogen. Doch wurden die Einfuhrzölle für Automobile in der Bundesrepublik Deutschland nicht ver-

---

1) Vgl. von der Groeben, H.: Einleitung zum Kommentar zum EWG-Vertrag, Band I, Baden-Baden, Bonn, Frankfurt/Main 1958, S. 15.

ändert, da diese bereits im Rahmen der vierten konjunkturpolitischen Zollsenkung vom August 1957 um 25 % reduziert worden waren, und diese Zollsenkung als Vorleistung auf EWG-Vertragsverpflichtungen der Bundesrepublik gedacht war. Auch die zweite Zollsenkung vom 30.6.1960 hatte aus diesem Grunde keine Änderung des Einfuhrzolls für Automobile zur Folge.

Das zweite Ziel des EWG-Vertrages ist die Festsetzung eines gemeinsamen Außenzolltarifs gegenüber dritten Ländern. Die Bestimmungen darüber befinden sich in den Artikeln 18 - 29 des EWG-Vertrages. Zur Berechnung dieses gemeinsamen Außenzolltarifs, der für sämtliche Einfuhren aus nicht in der EWG zusammengeschlossenen Ländern Anwendung finden soll, wird das arithmetische Mittel der am 1.1.1957 angewandten Zollsätze der 6 EWG-Mitgliedstaaten herangezogen.

Der gemeinsame Zolltarif soll spätestens am Ende der vorgesehenen Übergangszeit in vollem Umfang zur Anwendung gelangen.

Den Mitgliedstaaten steht es jedoch bis dahin frei, ihre Zollsätze schneller als im Vertrag vorgesehen den gemeinsamen Außenzolltarifen anzugleichen. Kann für bestimmte Waren innerhalb dieser Fristen eine Übereinstimmung nicht gefunden werden, setzt der EWG-Rat auf Vorschlag der EWG-Kommission zum Ende der zweiten Übergangsstufe mit qualifizierter Mehrheit die Sätze des gemeinsamen Zolltarifs fest.

Die dritte Aufgabe des EWG-Vertrages ist es, eine Abschaffung aller mengenmäßigen Beschränkungen des Handels zwischen den EWG-Partnern zu erzielen. Der Abschaffung dieser Kontingentierungen des Warenaustausches im EWG-Raum wird noch größere Bedeutung als dem Abbau der Zölle beigemessen.

Der Abbau der Kontingente ist vor allem in den Artikeln 32 und 33 des EWG-Vertrages geregelt.

Den Mitgliedstaaten wird darin auferlegt, in ihrem gegenseitigen Handelsverkehr die bei Inkrafttreten des Vertrages bestehenden Kontingente und Maßnahmen gleicher Wirkung nicht einschränkender zu gestalten. Bis zum Ende der Übergangszeit sollen die Kontingente schrittweise so stark abgebaut worden sein, daß der Handelsaustausch im EWG-Bereich von dieser Seite nicht mehr behindert werden kann.

Für die Personenkraftwageneinfuhren der Bundesrepublik bringen diese Bestimmungen jedoch keine Änderungen, da die Einfuhr von Kraftwagen bereits voll liberalisiert worden ist. In den übrigen Mitgliedstaaten der EWG

wurde die im Vertrag vorgesehene Aufstockung der Einfuhrkontingente vorgenommen.

Der Abbau der Zoll- und Handelsschranken braucht sich jedoch nicht notwendigerweise nach dem im Vertrag vorgesehenen Abbauplan zu vollziehen. Es bestehen verschiedene Möglichkeiten zur Modifikation des vorgesehenen Abbaus der Zölle und der mengenmäßigen Beschränkungen. So sieht der Artikel 226 des EWG-Vertrages vor, daß, sobald ein Wirtschaftszweig eines der Mitgliedstaaten oder die Wirtschaftslage eines bestimmten Gebietes durch die Anwendung der Vertragsbestimmungen in erheblichem Maße geschädigt wird, die Genehmigung zur Anwendung von Schutzmaßnahmen beantragt werden kann. Auf Antrag des betreffenden Staates bestimmt die EWG-Kommission unverzüglich die erforderlichen Schutzmaßnahmen und legt gleichzeitig die Bedingungen und Einzelheiten ihrer Anwendung fest. Praktisch kann das bedeuten, daß der Abbau bestimmter Zölle oder die Aufstockung einiger Kontingente vorübergehend ausgesetzt werden können.

Andererseits ist in den Artikeln 15 und 35 des Vertrages vorgesehen, daß auf Empfehlung der EWG-Kommission der Abbau der Zollschranken oder die Beseitigung der Kontingente zwischen den Mitgliedstaaten rascher vollzogen werden kann als dies in den Artikeln 14 und 33 vorgesehen wurde, falls es die wirtschaftliche Gesamtlage eines Mitgliedstaates und die Lage des betreffenden Wirtschaftszweiges als angebracht erscheinen lassen.

Es gehört ebenfalls zur Aufgabe der EWG-Kommission, die Verkehrs-, Wirtschafts-, Handels- und Außenhandelspolitik der Mitgliedstaaten nach gemeinsamen Grundsätzen auszurichten. Hauptaugenmerk soll auf die Integration der staatlichen Wirtschaftspolitik der EWG-Staaten gerichtet werden. So ist die EWG-Kommission bemüht, nach und nach auch zu einer gemeinsamen Konjunkturpolitik der Mitgliedstaaten zu gelangen. Als Grundlage einer Vereinheitlichung von Wirtschafts- und Finanzpolitik wird eine gemeinschaftliche "Programmierung" der EWG-Staaten angesehen. Über die praktische Durchführung einer solchen Programmierung auf Gemeinschaftsebene gibt es allerdings größere Meinungsverschiedenheiten zwischen Regierungs- und Wirtschaftskreisen der Bundesrepublik und Frankreichs. In der BRD ist man den Programmierungsplänen gegenüber skeptisch eingestellt, da man eine Ausbreitung französischen Plandenkens befürchtet, das schließlich zu dirigistischen Maßnahmen führen könnte. So ist die deutsche Automobilindustrie gegen jede Regelung eingestellt, die den freien Wettbewerb zu beeinflussen in der Lage wäre.[1)]

1) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 18 ff.

Die Gründung der EWG hat nicht nur weittragende Bedeutung für die Wirtschaft der 6 Mitgliedstaaten. Durch die starke weltwirtschaftliche Verflechtung der EWG-Staaten, die 1960 etwa 25 % des Gesamtwelthandels bestritten, werden die Handelsinteressen aller bedeutenden Welthandelsländer betroffen. Im Zuge dieser Überlegungen haben die sieben OEEC-Länder Dänemark, Großbritannien, Norwegen, Österreich, Portugal, Schwenden und die Schweiz beschlossen, ihrerseits mit der Bildung einer zweiten westeuropäischen Freihandelszone zu beginnen, der "European Free Trade Association" (EFTA). Die damit erfolgte Spaltung wurde von den Anhängern des Europa-Gedankens als unglücklich empfunden. Von seiten der westdeutschen Politik und Wirtschaft wird immer wieder auf die Notwendigkeit eines Brückenschlages zwischen den beiden Wirtschaftsblöcken hingewiesen.[1)]

In anderen Staaten - so in Griechenland und der Türkei - hat man sich zu einer Anlehnung an die EWG entschlossen und ist für eine Assoziierung eingetreten.[2)]

In den folgenden Ausführungen soll neben einer Schilderung ihrer Entstehung die gegenwärtige Situation der Personenkraftwagenindustrie des EWG-Raumes im Anfangsstadium der Gemeinschaft und ihre Aussichten für die Zukunft untersucht werden.

Hierbei wird noch vorausgeschickt, daß als Vergleichszeitraum für die wichtigsten Daten die Jahre 1959 und 1960 herangezogen wurden, da unter anderem nur für das Jahr 1959 eine einwandfreie vergleichende Lohnstatistik der Gemeinschaftsländer vorgelegen hat.

Da für einen größeren Teil der vorliegenden Untersuchungen in der Bundesrepublik Deutschland erschienenes Material Verwendung fand, ist vorauszuschicken, daß deshalb häufig bei Fragen nach Problemen der EWG-Personenkraftwagenindustrie zwangsläufig der deutsche Standpunkt dominiert. Auch die Veröffentlichungen und Berechnungen deutscher Zweckverbände müssen mit der Bemerkung angeführt werden, daß der Standpunkt der Gegenseite, d.h. Veröffentlichungen und Berechnungen ähnlicher Verbände unserer EWG-Partner-Staaten, oft nicht mit herangezogen werden konnten, da vergleichbares Material nicht vorgelegen hat.

---

1) Vgl. Deutsche Bank AG: Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Frankfurt/M. 1960, S. 5.

2) Ebenda.

Für einen großen Teil der Untersuchung wurden jedoch Veröffentlichungen der EWG-Kommission in Brüssel herangezogen, denen absolute Objektivität zugetraut werden darf.

Es sei noch vorausgeschickt, daß, wenn in den späteren Ausführungen von Personenkraftwagen, Personenwagen oder PKW gesprochen wird, in diese Fahrzeuggruppe die Kombinationsfahrzeuge einbezogen sind. [1)]

1) Vgl. Definitionen PKW und Kombinationsfahrzeuge, S. 7.

B. Die Entstehung der Personenkraftwagenindustrie der in der EWG vereinigten Länder

I. Die Entstehung der deutschen Personenkraftwagenindustrie

Nach der Epoche der Vorläufer des modernen Automobils um die Mitte des 19. Jahrhunderts, der in England geschaffenen Dampfkraftwagen, gewann durch die Erfindung der Verbrennungskraftmaschine der Gedanke des Kraftfahrzeuges als Verkehrsmittel schnell an Boden.

So entwickelte der Pariser Mechaniker Lenoir um 1860 einen Zweitakt-Gasmotor, der allerdings noch viele größere Mängel aufwies und sich in erster Linie zu stationärer Verwendung eignete. So war Lenoirs Versuchen, seinen Motor in ein Fahrgestell einzubauen, kein Erfolg beschieden. [1)]

Auch Nikolaus August Otto's Entwicklung eines erstmalig auch einigermaßen wirtschaftlich arbeitenden Verbrennungsmotors, der auf der Pariser Weltausstellung des Jahres 1867 mit einer Goldmedaille ausgezeichnet wurde, eignete sich mehr zu stationärer Verwendung. Dieser Motor, der später in der Maschinenfabrik Deutz auf industrieller Grundlage hergestellt wurde, bildete den Ausgangspunkt moderner Motorentechnik. [2)]

Erst in Carl Benz sieht man heute den eigentlichen Schöpfer des neuzeitlichen Automobils. Er erhielt im Jahre 1886 das erste Deutsche Reichspatent D.R.P. "auf einen fertiggestellten und praktisch brauchbaren Motorwagen zur Beförderung mehrerer Personen". [3)]

Gottlieb Daimler und seinem engsten Mitarbeiter Wilhelm Maybach ist schließlich die Erfindung des ersten schnellaufenden Viertakt-Benzinmotors zu verdanken. Diese Maschine übertraf die mögliche Maximaldrehzahl bisheriger Verbrennungsmaschinen um das Fünffache. [4)]

Daimler ging von der Überlegung aus, daß ein Motor einer bestimmten Leistung um so kleiner und leichter gebaut werden könne, je höher seine mögliche Drehzahl liege. [5)]

Daimler baute seine Antriebsquelle in eine ehemalige Pferdekutsche ein und

1) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 13.
2) Vgl. Schildberger, F.: a.a.O., S. 12.
3) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 15.
4) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 22.
5) Vgl. Schildberger, F.: a.a.O., S. 12.

unternahm damit 1886 in Bad Cannstatt seine ersten Versuchsfahrten. Dort hatte sich der Erfinder eine kleine Werkstatt geschaffen, aus der dann später die Daimler-Motoren-Gesellschaft hervorgegangen ist. Diesem Unternehmen verhalfen Daimler und Maybach, der als Leiter des Konstruktionsbüros tätig war, zu einem Weltruf als führende Automobilfabrik.[1)]

Nach dem Tode Daimlers im Jahre 1900 nahm Maybach den Bau eines Hochleistungswagens in Angriff. Die erste Serie übernahm der in Nizza lebende österreich-ungarische Generalkonsul Emil Jellinek. Damit begann die große Erfolgsserie eines Wagentyps, der in Frankreich und Österreich-Ungarn, für welche Jellinek den Alleinvertrieb übernommen hatte, den Namen der Jellinek-Tochter Mercedes tragen sollte. Auch international führte sich dieser Name so schnell ein, daß man ihn im Jahre 1902 als Bezeichnung aller Daimler-Fahrzeuge gesetzlich schützen ließ.[2)]

Aus den ältesten beiden Stätten der Automobilproduktion, den Häusern Daimler und Benz, ging später durch einen Zusammenschluß im Jahre 1926 ein Kraftwagenwerk hervor, das durch die Namen seiner Gründer die Verpflichtung zur Produktion von Fahrzeugen höchster Qualität übernommen hatte.

Die großen Sporterfolge des Stuttgarter Werkes unterstrichen den guten Ruf der Daimler-Benz Erzeugnisse in aller Welt. Auch heute - im Zeitalter der Großserienproduktion - verkörpert der Begriff "Mercedes" noch erstklassige Qualitätserzeugnisse.[3)]

August Horch, der zunächst als Mitarbeiter der Firma Benz & Co., Rheinische Gasmotoren-Fabrik, in Mannheim tätig war, verließ dieses Werk - nach dreijähriger schöpferischer Zusammenarbeit mit seinem Firmenchef Carl Benz - um sich im Jahre 1899 in Köln selbständig zu machen. In den folgenden Jahren wurde Robert Bosch Horchs Partner in der Entwicklung neuer Ideen auf dem Automobilsektor. Der wirtschaftliche Erfolg blieb den beiden jedoch zunächst versagt. Im Jahre 1902 mußte das Kölner Werk aufgegeben werden. In Reichenbach im Vogtland entstand später eine neue Produktionsstätte. Unter neuer kaufmännischer Leitung entwickelte sich dieser Betrieb dann so erfolgversprechend, daß die Gründung einer Aktiengesellschaft beschlossen und das Werk nach Zwickau verlegt wurde. Bedingt durch den auf dem Automobilsektor immer härter werdenden Konkurrenzkampf und anläßlich einer sportlichen Niederlage der Horch-Wagen, schied August Horch nach einer Auseinanderset-

1) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 27.
2) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 29.
3) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 107.

zung mit dem Aufsichtsrat aus der Firma aus. Er gründete dann später zusammen mit einigen Freunden die Audi-Werke. Auch diese Marke setzte sich auf Grund hervorragender Horch'scher Konstruktionsideen bald durch. Nach dem ersten Weltkrieg zog sich Horch auch aus dieser Firma zurück, um sich nur mehr als Berater und freier Konstrukteur zu betätigen.

Als sich im Zuge der Weltwirtschaftskrise der Wettbewerb am Automobilmarkt immer weiter verschärfte, und sich als Folge dessen viele kleinere der damals mehr als 30 deutschen Automobilproduzenten durch Zusammenschluß auf die neuen Produktionsverhältnisse umstellen wollten, wurde 1932 die Auto-Union aus den vier sächsischen Autofabriken Horch, Audi, D.K.W. und Wanderer gebildet.[1)]

Dieser Zusammenschluß war, wirtschaftlich gesehen, für die beteiligten Firmen ein großer Erfolg. In der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg hatten die Erzeugnisse der Auto-Union, nicht zuletzt durch die großen Sporterfolge dieser Marke, Weltruf. Nach dem zweiten Weltkrieg hatte die Auto-Union ihre Stammwerke in der Ostzone verloren. Sie fand neue Produktionsstätten in Düsseldorf und Ingolstadt.

Durch einen Zusammenschluß mit der Daimler-Benz AG hat sich heute nicht nur die Auto-Union einen finanzstarken Partner gesichert, sondern Daimler-Benz ist damit indirekt auch auf dem Markt für kleinere Personenkraftwagen vertreten.

Der einstige Schlossergeselle Adam Opel hatte im Jahre 1895 seinen fünf Söhnen eine gutgehende Nähmaschinen- und Fahrräderfabrik hinterlassen. Nach ersten, wenig erfolgreichen Versuchen mit dem Bau von Kraftfahrzeugen, übernahmen die Brüder Opel von der französischen Firma Darracq die Lizenz zum Bau einer französischen Automobilkonstruktion. Dieser Wagentyp setzte sich durch und verhalf den Opel-Werken in Rüsselsheim bald zur Stellung einer der bedeutendsten deutschen Automobilfabriken.[2)]

In den schweren Jahren nach dem ersten Weltkrieg waren es die Brüder Opel, die die Idee eines billigen Wagens aufgriffen. Billig konnte ein Auto jedoch nur dann sein, wenn man es in großen Stückzahlen produzierte. Deshalb entschloß man sich zur Einführung der in den Vereinigten Staaten von Amerika

---

1) Vgl. Rosemann, E.: August Horch, in "Auto-Parade", 8. Jahrg., Heft 2, Bad Godesberg 1962, S. 40.

2) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 104.

bereits üblichen Produktionsmethoden. Man wollte gleichzeitig beweisen, daß die damals weitverbreitete Anschauung, Serienproduktion sei mit Qualitätsarbeit unvereinbar, ein veraltetes Vorurteil sei. So erschien als erstes Fließbandprodukt Opels 1924 ein Kleinwagen für den damals sehr günstigen Preis von RM 4.500.-, der durch seinen grünen Anstrich unter dem Namen "Laubfrosch" populär wurde. Von diesem Typ wurden im Lauf der folgenden Jahre mehr als 100.000 Exemplare verkauft.[1)]

Die Opel-Werke wurden 1928/29 dem amerikanischen General-Motors-Konzern angegliedert. Damit wurde die Umwandlung des bisherigen Familienbetriebes zu einem hochmodern eingerichteten Großunternehmen eingeleitet.[2)] Der Begriff "Opel" hat bis heute alle Stürme der Zeit überstanden. Das Rüsselsheimer Werk gehört heute zu den vier Groß-Automobilkonzernen der Bundesrepublik. Nach der Stückzahl der in der BRD hergestellten PKW liegt Opel hinter dem Volkswagenwerk an zweiter Stelle.

Die populärste Automobilmarke Deutschlands ist heute der Volkswagen. Dem Produzenten dieses Typs, dem Volkswagenwerk, war von Anfang an die Aufgabe gestellt, einen einzigen Wagentyp in einer für die deutschen Verhältnisse vor dem zweiten Weltkrieg unvorstellbar hohen Stückzahl zu bauen. Der Schöpfer des Volkswagens, Ferdinand Porsche, hatte amerikanische Vorbilder studiert, als das Werk im Jahre 1934 errichtet wurde. Es wurde eine völlig neue Schöpfung ohne technische oder maschinelle Vorbelastung aus früheren Tagen.[3)]

Der einmalige Wiederaufstieg des Volkswagenwerkes zur größten Automobilfabrik Deutschlands und zum drittgrößten Autoproduzenten der Welt nach der weitgehenden Zerstörung im zweiten Weltkrieg gilt geradezu als Symbol der Erholung der deutschen Wirtschaft in der Nachkriegszeit.

Die deutschen Ford-Werke in Köln sind eine Gründung der amerikanischen Ford-Gesellschaft im Jahre 1930. Der Kölner Fabrik war die Aufgabe gestellt, Automobiltypen zu entwickeln, die unter Wahrung der bewährten Konstruktionsmerkmale der amerikanischen Ford-Erzeugnisse dem speziellen Geschmack und Bedürfnis des deutschen Automobilmarktes entgegenkommen.[4)] Dieser Aufgabe hat sich die deutsche Ford AG mit steigendem Erfolg gewidmet.

---

1) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 104.
2) Vgl. Rosemann, E.: a.a.O., S. 40.
3) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 112.
4) Ebenda.

Die in Bremen von Carl F. W. Borgward hergestellten Hansa-Automobile zählten einst zu den Spitzenerzeugnissen des deutschen Automobilbaus. Im Rahmen der Wirtschaftskrise um 1930 erfolgte eine Fusion mit den Goliath-Werken. Der zweite Weltkrieg fügte den Bremer Werken schwerste Schäden zu. Aber in neuerbauten Hallen nahm die Produktion ab 1949 zunächst einen beachtlichen Aufschwung. Zehn Jahre später erlitt das Werk durch verschiedene kaufmännische und technische Fehlentscheidungen große Verluste, die schließlich zum Konkurs der Unternehmung führten.

Unter den genialen Konstrukteuren, die das Erbe von Benz, Daimler und Maybach übernommen und weiterentwickelt haben, steht Ferdinand Porsche wohl an erster Stelle. Es sind vier Leistungen, die Porsche weltweit populär gemacht haben: die Kompressor-Rennwagen von Daimler-Benz und Auto-Union, der Volkswagen und der Porsche-Sportwagen.

Das Zuffenhausener Porsche-Werk ist heute Produktionsstätte des Porsche-Sportwagens, der sich bei von Jahr zu Jahr steigenden Absatzzahlen immer größerer Beliebtheit erfreut. Diese Konstruktion erfüllt wie kaum eine andere Marke die Aufgabe, für den täglichen Straßenverkehr wie für sportliche Wettbewerbe gleich gut geeignet zu sein.[1)]

Die nun folgende Tabelle zeigt, welche Produktionszahlen die deutsche Personenkraftwagenindustrie in den Jahren von 1926 bis 1959 erreichen konnte.

Die Produktionszahlen der Jahre nach dem zweiten Weltkrieg enthalten die Automobilherstellungsziffern in der DDR nicht.

Die Tabelle S. 20 zeigt, daß die deutsche Personenkraftwagenindustrie bis zum Beginn der Weltwirtschaftskrise einen steilen Aufstieg nehmen konnte. Nachdem sich im Zuge der Krise die Produktion auf weniger als die Hälfte verringert hatte, nahm die deutsche Personenkraftwagenindustrie vom Jahr 1933 an an einer kräftigen Konjunkturbelebung teil. Bis 1938 konnte die Produktion von Jahr zu Jahr gesteigert werden.

---

1) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 102.

Produktionsjahr	Zahl der hergestellten PKW
1926	32.000
1927	84.700
1928	101.700
1929	92.000
1930	72.000
1931	58.800
1932	41.700
1933	90.000
1934	147.400
1935	205.600
1936	244.600
1937	269.400
1938	276.800
1945	1.300
1946	10.000
1947	9.500
1948	29.900
1949	104.100[1]
1950	219.400
1951	276.600
1952	317.600
1953	387.900
1954	561.200[2]
1955	762.200
1956	911.000
1957	1.040.200
1958	1.306.900[3]
1959	1.503.400
1960	1.816.800
1961	1.903.950
1962	2.109.150[4]

1) Produktionszahlen der Jahre 1913-1949: VDA, Tatsachen und Zahlen, 1950, a.a.O., S. 15.

2) Produktionszahlen der Jahre 1950-1954: VDA, Tatsachen und Zahlen, 1956, a.a.O.

3) Produktionszahlen der Jahre 1955-1958: Verband der Automobilindustrie,

Die Folgen des zweiten Weltkriegs bewirkten die fast völlige Ausschaltung der deutschen Personenwagenindustrie. Nach dem Ende des Krieges war die Ausgangslage dieses Industriezweiges, verglichen mit der Situation in den Hauptkonkurrenzländern, sehr ungünstig. Durch Kriegszerstörungen, Demontagen, Ausfall bedeutender Produktionsstätten in Mitteldeutschland, Verlust der Auslandsabsatzorganisationen und fast vollständigen Mangel an den zur Automobilproduktion notwendigen Rohstoffen waren die westdeutschen Automobilproduzenten in einer äußerst schlechten Ausgangsposition. So betrug 1945 die Kraftwagenproduktion in den noch bestehenden Werken mit 1.300 Fahrzeugen nicht einmal 1/2 Prozent der Produktion des letzten Vorkriegsjahres 1938. Erst die mit der Währungsreform 1948 eingeleitete deutsche Wirtschaftspolitik gab der westdeutschen Personenkraftwagenindustrie die Voraussetzung eines großartigen Wiederaufstiegs.[1)]

II. Die Entstehung der französischen Personenkraftwagenindustrie

Das Hauptverdienst Frankreichs an der Anfangsentwicklung des Automobils lag nicht in erster Linie in der bereits erwähnten Motorerfindung Lenoirs, sondern es bestand darin, daß die Franzosen den Wert deutscher Konstruktionsideen erkannten, sie aufgriffen, weiterentwickelten und schließlich auch populär machten.[2)]

So waren in Deutschland die Automobilkonstruktionen von Benz und Daimler mit ziemlicher Gleichgültigkeit aufgenommen worden. In Frankreich dagegen stürzte man sich begeistert auf die deutschen Ideen. Es gelang den Franzosen, das Automobil zu vervollkommnen und ihm auch zu großen wirtschaftlichen Erfolgen zu verhelfen. Man kann zwar die Deutschen Benz und Daimler als Erfinder des modernen Automobils bezeichnen, die Franzosen Panhard, Levassor, Graf de Dion-Bouton und Renault muß man

---

VDA: Die Automobilindustrie in der EWG, Frankfurt/Main 1960, S. 19. (Im weiteren Verlauf der Arbeit abgekürzt: VDA, 1960).

4) Verband der Automobilindustrie, VDA: Die europäische Automobilindustrie, Frankfurt/Main 1963, S. 26. (Im weiteren Verlauf der Arbeit abgekürzt: VDA, 1963).

1) Vgl. Könecke, F.: Die Schlüsselstellung der Automobilindustrie, Handelsblatt vom 20.10.1959, S. 9.

2) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 38.

jedoch als die eigentlichen Pioniere des Automobilismus anerkennen.[1]

So nahm die Entwicklung der französischen Automobilindustrie, wie im folgenden beschrieben, ihren Anfang:

Nachdem zunächst vom Jahr 1887 an eine ganze Reihe von Benz-Motorwagen in Frankreich eingeführt worden waren, verkaufte Daimler im Jahre 1889 seine französischen Patente an die Firma Panhard und Levassor, die dann um 1890 die ersten Wagen auf den Markt brachte. Auch Peugeot folgte bald mit eigenen Konstruktionen.[2]

In den folgenden Jahren versuchten die Franzosen, das Automobil durch die Teilnahme an sportlichen Veranstaltungen bei den Massen populär zu machen. Das Autorennen Paris-Rouen leitete im Jahre 1894 die Aera der sportlichen Automobilwettkämpfe ein. Die sportlichen Erfolge der französischen Automarken führten schließlich zu einer raschen Verbreitung des Automobilismus in Frankreich. Schon vor dem ersten Weltkrieg erreichte die französische Automobilindustrie größere Produktionszahlen. So wurden im Jahre 1913 bereits 45.000 Fahrzeuge hergestellt. Damit hatte Frankreich am europäischen Markt eine führende Position erobert. Im Konkurrenzland England wurden im gleichen Jahr 34.000, in Deutschland sogar nur 20.000 Kraftwagen hergestellt.[3]

Als Folge der wirtschaftlichen Schwächung Europas durch den ersten Weltkrieg sah sich die französische Automobilindustrie um 1920 von der amerikanischen Konkurrenz stark bedroht. In dieser schweren Zeit gab André Citroen der französischen Automobilindustrie als erster ein Muster erfolgreicher Serienfabrikation. Dem Beispiel Citroens folgten bald die anderen Automobilproduzenten Frankreichs. Damit konnte das Land schnell seine Stellung als der Welt zweitgrößter Automobilproduzent nach den USA wieder erreichen. So stieg die Produktion der französischen Automobilindustrie von 55.000 Fahrzeugen (darunter 41.000 PKW) im Jahre 1921 auf 145.000 (davon 97.000 PKW) im Jahre 1924. 1929 wurde sogar die Rekordproduktionszahl von 253.000 Kraftfahrzeugen (211.000 PKW) hergestellt. Diese Produktionsziffer wurde allerdings infolge der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung Europas in der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg nicht mehr erreicht. In den Jahren der Weltwirtschaftskrise um 1930 verlor Frankreich trotz relativ hoher Produktionszahl zusätzlich seine Stellung als führender Automobilproduzent Europas an England. Auch nach der Überwindung der Krise befand sich die französische Automobilindustrie zwischen

---

1) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 38.
2) Vgl. Peugeot, J.P.: L'Automobile, Paris 1958, S. 11 ff.
3) Vgl. Das Autobuch, a.a.O., S. 38.

Produktionsjahr	Zahl der hergestellten PKW
1929	211.000
1930	193.000
1931	167.000
1932	136.000
1933	159.000
1934	157.000
1935	143.000
1936	180.000
1937	177.000
1938	199.000
1945	1.600
1946	30.400
1947	66.300
1948	100.100
1949	187.700
1950	257.300
1951	319.900
1952	369.900
1953	371.200
1954	444.200
1955	561.500
1956	648.500
1957	723.800 [1]
1958	938.600 [2]
1959	1.128.000
1960	1.155.250
1961	1.023.650
1962	1.311.750 [3]

1) Produktionszahlen der Jahre 1929 - 1957: Peugeot, J.P.: a.a.O., S. 42 ff.

2) Seit 1958 enthalten die französischen PKW-Produktionszahlen auch die Kombinationsfahrzeuge.

3) Produktionszahlen der Jahre 1958 - 1962: VDA, 1963, a.a.O., S. 28.

1933 und 1939 in einem Stadium, das durch viele wirtschaftliche Rückschläge gekennzeichnet ist.[1)]

Der zweite Weltkrieg schließlich brachte die französische Personenkraftwagenindustrie in eine Lage, die noch als weit schwieriger anzusehen war als die Situation nach dem ersten Weltkrieg. Viele Automobilfabriken waren durch Bombardierung zerstört worden. Der noch vorhandene Maschinenpark war veraltet oder schon stark abgenutzt. Dazu kamen der Mangel an Rohmaterialien, hohe Steuerlasten und Schwierigkeiten am Arbeitsmarkt durch fortdauernde Lohnstreitigkeiten.[2)] Doch erholte sich die Automobilproduktion in Frankreich rascher als in Deutschland.

Trotz aller Schwierigkeiten gelang der französischen Personenkraftwagenindustrie ein imponierender Wiederaufstieg, der anhand der Tabelle auf Seite 23 verfolgt werden kann.

III. Die Entstehung der italienischen Personenkraftwagenindustrie

Auch in Italien erkannte man noch vor der letzten Jahrhundertwende den Wert der deutschen Erfindungen auf dem Gebiet der Entwicklung eines leistungsfähigen Automobils. Man übernahm daher, wie schon in Frankreich, auch in Italien die deutschen Ideen und entwickelte sie weiter.

Die Geschichte der italienischen Personenkraftwagenindustrie kann am besten anhand der Entwicklung der drei bedeutendsten Personenkraftwagenproduzenten Italiens Fiat, Alfa Romeo und Lancia gezeigt werden.

Die FIAT (Fabrica Italiana Automobili Torino) - Werke sind im Jahr 1899 durch die Initiative einer Gruppe Turiner Adeliger gegründet worden. Zunächst wurden nur etwa 50 Arbeiter beschäftigt. Obwohl sich das Werk noch vor dem Beginn des ersten Weltkrieges beachtlich ausweitete, begann das Hauptwachstum von Fiat erst nach 1920. Für den Aufstieg der Fiat-Werke zu einer Weltmarke wurde noch in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg durch zahlreiche internationale Motorsporterfolge der Grundstein gelegt. Fiats erster Rennerfolg stellte sich 1902 anläßlich der Italien-Rundfahrt ein. Damals wurden bereits 2.141 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 37 km/Std. zurückgelegt. Später wurde auch der Geschwindigkeitsweltrekord von Fiat gehalten. Im Jahre 1906 wurde

1) Vgl. Pierjant, J.: a.a.O., S. 17.
2) Vgl. Peugeot, J.P.: a.a.O., S. 44.

der Weltrekord durch einen 179 PS Fiat-Rennwagen in Amerika auf 206 km/Std. und 1911 durch einen 300 PS-Wagen auf 248 km/Std. erhöht.

Diese Sporterfolge Fiats trugen nicht nur dazu bei, daß der Name des Turiner Werks zu Weltruhm gelangte, sondern verhalfen dem Automobilismus bei breiten Bevölkerungsschichten Europas und der Vereinigten Staaten zu Popularität.

Mit dem Aufkommen der Massenproduktion im Automobilbau zog sich, wie so viele andere große Automobilfirmen, auch Fiat vom Rennsport zurück.[1)]

Nach 1930 entwickelte sich Fiat zu einem Vorkämpfer auf dem Gebiet der Kleinwagenproduktion. Der 500 ccm-Wagen "Mickymaus" war über die Grenzen Italiens hinaus in den Jahren vor und nach dem zweiten Weltkrieg eines der populärsten Kleinautos.

Zu Beginn der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft konnte Fiat mit einem breiten Personenwagen-Verkaufsprogramm, das verschiedenste Modelle mit 2, 4 und 6 Zylindern anbietet, aufwarten.

Damit erscheint nicht nur die marktbeherrschende Position Fiats am italienischen Personenkraftwagenmarkt unangreifbar, sondern das Turiner Werk ist auch für die internationalen Märkte gut gerüstet.

Die Firma Alfa Romeo ging 1909 aus der bereits im Jahre 1906 von dem französischen Automobilpionier Alexandre Darracq in Mailand gegründeten kleinen Werkstatt hervor. Im Jahre 1925 erweiterte das Werk seine Automobilproduktion wesentlich und die Marke errang internationalen Ruf nicht nur auf Grund der Originalität der technischen Lösungen und deren ausgezeichneter handwerklicher Ausführung, sondern die seit 1923 intensive Teilnahme Alfa Romeos am Automobilsport und die Erfolge auf den Rennbahnen bewirkten ebenfalls, daß das Werk schnell zu Weltruhm gelangen konnte. So errang die Mailänder Firma bereits 1925 den ersten Automobilweltmeistertitel. Nach dem zweiten Weltkrieg hatte Alfa Romeo durch den allmählichen Wiederaufbau der zur Hälfte von Bomben zerstörten Mailänder Fabriken und die Umstellung der Produktion auf die Nachkriegsverhältnisse erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden. Ab 1948 beteiligte sich Alfa Romeo wieder an Autorennen. Das Jahr 1950 brachte für Alfa Romeo den größten Sporterfolg seit Bestehen des Werkes. Den Fahrern der siegreichen "Alfettas" gelang es, in der Weltmeisterschaft die

1) Vgl. FIAT Press and Propaganda Service, Historical Notes, Works, Equipment, Products, Organization, Institutions and Social Welfare, Turin 1962, S. 3 ff.

ersten drei Plätze zu belegen. Nachdem die Mailänder Firma auch 1951 den Weltmeister stellen konnte, zog sich Alfa Romeo vom Sport zurück, um die durch Rennbeteiligung erlangten Erkenntnisse bei der Produktion der Serienfahrzeuge verwerten zu können. [1)]

Im folgenden soll noch kurz auf die geschichtliche Entwicklung der Lancia-Werke eingegangen werden. Im Jahre 1906 wurde von dem auf Fiat-Wagen erfolgreichen Rennfahrer Vincenzo Lancia mit einem Partner zusammen die Firma Lancia & Co. in Turin gegründet. 1907 wurde dann der erste Lancia-Wagen als Vorläufer vieler, später zu Weltruhm gelangten Typen, gebaut. Über die Grenzen Italiens hinaus bekannt wurde die Firma durch das Modell "Lambda", dem ersten Personenkraftwagen, der über eine selbsttragende Karosserie mit unabhängig aufgehängten Vorderrädern und einer Maschine, deren Zylinder V-förmig angeordnet waren, verfügte. Von diesem Typ wurden zwischen 1922 und 1930 13.000 Fahrzeuge gebaut. Nach 1930 wurde das Achtzylindermodell "Dilambda" zu einem der bekannten Luxuswagen jener Zeit. Mit den Vierzylindermodellen "Augusta" und "Aprilia" wurden in den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg sehr populäre und wirtschaftliche kleinere Luxusfahrzeuge geschaffen.

Auch den Lancia-Werken wurde im zweiten Weltkrieg schwerer Schaden zugefügt. Es gelang jedoch nach dem Kriege ein sehr rascher Wiederaufbau der zerstörten Anlagen. Mit den Typenreihen "Appia", "Aurelia", "Flaminia" und "Flavia" verkörperte die Marke Lancia bis zur heutigen Zeit einen Begriff für zwar ziemlich teure Fahrzeuge, die aber in ihrer Größenklasse zu allen Zeiten als etwas besonderes galten. [2)]

Es soll nicht versäumt werden, auch auf die Bedeutung der traditionsreichen italienischen Karosseriefirmen hinzuweisen, deren Ideen bezüglich der Linienführung einer Personenwagenkarosserie auch die Gestaltung vieler außeritalienischer Automobile beeinflußt haben und auch heute noch beeinflussen. An erster Stelle muß hier wohl Pinin Farina genannt werden, dessen Einfluß sich zeitweise sogar auf die amerikanische Automobilindustrie ausgewirkt hat.

Über die Produktionszahlen der italienischen Personenkraftwagenindustrie seit dem Jahre 1929 soll in folgender Tabelle unterrichtet werden.

---

1) Vgl. 50 anni di Alfa Romeo, Geschichte der Alfa Romeo-Werke, Mailand 1959.

2) Bernabò, F.: Die Geschichte des Lancia-Werkes, in: "Lancia", Periodico di Informazione, Turin, Hefte 1 - 8, Jahrgänge 1960, 1961 und 1962.

Produktionsjahr	Zahl der hergestellten PKW
1929	50.000
1930	38.000
1931	28.000
1932	25.000
1933	32.000
1934	39.000
1935	40.000
1936	40.000
1937	61.000
1938	59.000 1)
1948	44.400
1949	65.400
1950	101.300 2)
1951	119.300
1952	113.700 3)
1953	142.800
1954	180.800 4)
1955	231.000
1956	273.500
1957	302.100
1958	346.500 5)
1959	435.900
1960	562.100
1961	652.500
1962	827.550 6)

1) Produktionszahlen der Jahre 1929 - 1938: Peugeot, J.P.: a.a.O., S.42 ff.
2) Produktionszahlen der Jahre 1948 - 1950: VDA, Tatsachen und Zahlen, 1951, a.a.O.
3) Produktionszahlen der Jahre 1951 und 1952: VDA, Tatsachen und Zahlen, 1953, a.a.O.
4) Produktionszahlen der Jahre 1953 und 1954: VDA, Tatsachen und Zahlen, 1956, a.a.O.
5) Produktionszahlen der Jahre 1955 - 1958: Verband der Automobilindustrie, VDA, 1960, a.a.O., S. 17.
6) Produktionszahlen der Jahre 1959 - 1962: VDA, 1963, a.a.O., S. 31.

IV. Die Entstehung der Personenkraftwagenindustrie in den Benelux-Staaten

Zur Entstehung der Personenkraftwagenindustrie im Raume der Benelux-Staaten ist zu bemerken, daß dort nur die Niederlande über eine selbständige Produktion von Personenkraftwagen verfügen. Doch ist es bisher dem einzigen Personenkraftwagenhersteller der Niederlande, den D A F - Werken, nicht gelungen, mit ihren zwar ungewöhnlichen - doch sehr umstrittenen - Kleinwagen größere Absatzziffern zu erreichen. Die Produktion des DAF hat im Jahre 1958 begonnen. 1959 wurden ca. 4.000 Fahrzeuge produziert, wovon über 3.000 in den Niederlanden selbst abgesetzt wurden.

In den letzten Jahren haben fast alle größeren europäischen und amerikanischen Automobilfabriken in den Benelux-Staaten Montagewerkstätten errichtet, in denen die Fertigmontage aus eingeführten Fahrzeugteilen erfolgt. Mit der Einfuhr dieser Einzelteile sind in den Benelux-Staaten erhebliche Zollvorteile verbunden.

Obwohl so ein erheblicher Teil der in den Benelux-Staaten abgesetzten Personenkraftwagen dort montiert worden ist, soll hier auf das Problem der Benelux-Montagewerke nicht weiter eingegangen werden und die zerlegt exportierten Fahrzeuge mit den fertig exportierten Personenkraftwagen gleichgesetzt werden.

Infolge der nur geringen eigenen Produktion von Personenkraftwagen der Benelux-Staaten ist dieser Raum als Exportmarkt für die EWG-Partner besonders interessant.

C. Die Absatzzahlen der EWG-Personenkraftwagenindustrie im Anfangsstadium der Gemeinschaft

Nach der Schilderung der geschichtlichen Entwicklung der EWG-Personenkraftwagenindustrie soll nun in den folgenden Ausführungen über die Lage dieses Industriezweiges im Anfangsstadium der Gemeinschaft bis zum Jahr 1959 eingehender berichtet werden. Hierbei werden bei der Darstellung der Entwicklung der Personenkraftwagenproduktionszahlen der letzten Jahre im EWG-Bereich PKW-Inlandsabsatz und -Export getrennt angeführt.

Die Untersuchung der EWG-Personenkraftwagenindustrie soll auf die Lage dieses Industriezweiges in den drei Mitgliedstaaten Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien beschränkt bleiben. Die Probleme der Personenkraftwagen- und Montageindustrie der Benelux-Staaten werden in diese Untersuchung nicht einbezogen.

I. Bundesrepublik Deutschland

1. Inlandsabsatz der deutschen PKW-Industrie

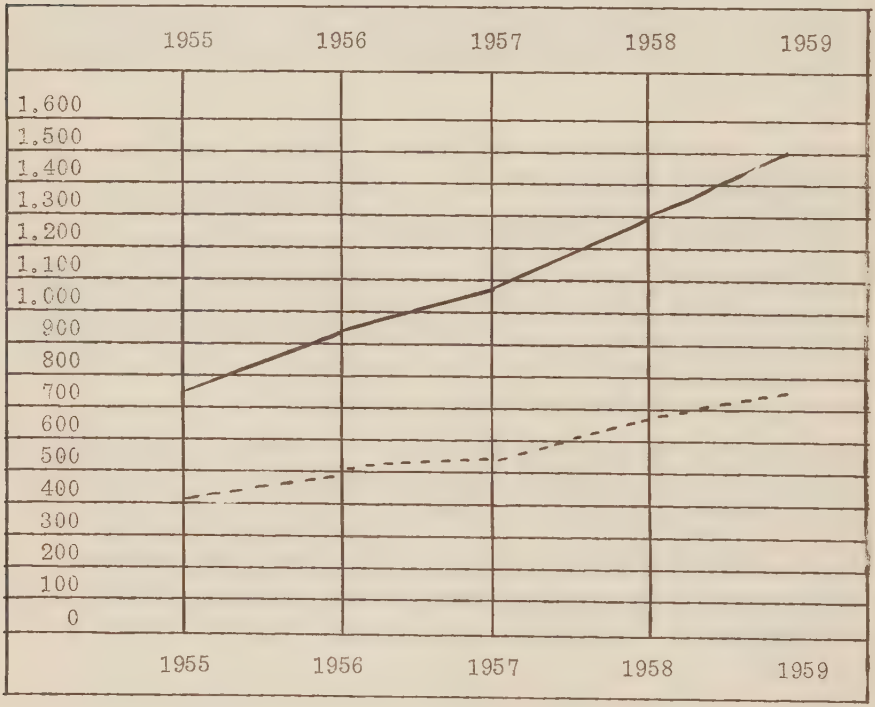
Zur Darstellung des Inlandsabsatzes der westdeutschen Personenkraftwagenindustrie soll in folgender Tabelle Seite 30 gezeigt werden, wie sich die Produktion von Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugen zwischen 1955 und 1959 in der Bundesrepublik Deutschland entwickelt hat, und wieviele Einheiten davon am deutschen Binnenmarkt Aufnahme fanden.[1)]

Die Tabelle läßt erkennen, daß die Zahl der hergestellten Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge von 762.200 im Jahr 1955 auf fast das Doppelte, nämlich 1.503.400 Einheiten im Jahr 1959 gesteigert werden konnte.

In der nun folgenden Skizze auf Seite 30 soll die Entwicklung von Produktion und Inlandsabsatz der deutschen Personenkraftwagenindustrie graphisch dargestellt werden.

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 19.

Jahr	Gesamtzahl hergestellter Fahrzeuge	% Steigerung geg. Vorjahr	davon am Binnenmarkt verblieben	% von Gesamtproduktion
1955	762.200	-	417.700	54,8 %
1956	911.000	19,5 %	497.600	54,6 %
1957	1.040.200	14,2 %	538.000	51,7 %
1958	1.306.900	25,6 %	676.400	51,8 %
1959	1.503.400	15,0 %	746.200	49,6 %



———— = Anzahl der in der Bundesrepublik hergestellten PKW und Kombinationsfahrzeuge in Tausend.

- - - - - - - - - - - - = Anzahl der davon am deutschen Binnenmarkt verbliebenen Fahrzeuge.

Die Aufnahmefähigkeit des bundesdeutschen Binnenmarktes zeigte sich den gestiegenen PKW-Produktionszahlen gewachsen. So ist der Anteil der am deutschen Binnenmarkt abgesetzten Fahrzeuge nur leicht zurückgegangen. Während 1945 54,8 % der Personenkraftwagenproduktion am Inlandsmarkt Aufnahme fanden, waren es 1959 bei der fast verdoppelten Produktion immer noch 49,6 %.

Da die Motorisierung in der Bundesrepublik 1959 verglichen mit den großen westlichen Industriestaaten mit 15 Einwohnern je Personenkraftwagen noch verhältnismäßig weit zurückstand, verhieß der westdeutsche Personenkraftwagenmarkt auch weiterhin gute Absatzmöglichkeiten.[1)]

Auch für importierte Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge war die Aufnahmefähigkeit des westdeutschen Marktes zwischen 1955 und 1959 stark gestiegen. Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der in der Bundesrepublik eingeführten Fahrzeuge von 1955 bis 1959:[2)]

Einfuhrjahr	Anzahl der eingeführten Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge
1955	21.500
1956	23.700
1957	28.500
1958	63.300
1959	117.000

Durch die niedrigen Zollsätze der Bundesrepublik Deutschland und durch die schon vor Jahren erfolgte Liberalisierung der Personenkraftwageneinfuhren profitierte auch die ausländische Automobilindustrie von der steigenden Aufnahmefähigkeit des westdeutschen Automobilmarktes.[3)] So wurde die Zahl der in die Bundesrepublik eingeführten Fahrzeuge von 1955 bis 1959 auf mehr als das Fünffache gesteigert.

1959 betrug der Anteil der importierten Fahrzeuge am westdeutschen Personenkraftwagenmarkt fast 14 %.[4)]

---

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 19.
2) Ebenda.
3) Ebenda.
4) Ebenda.

Auch nach 1959 hat die starke Aufwärtsentwicklung im Bereich der deutschen PKW-Produktion angehalten, was in erster Linie auf die bisher gleichmäßig gestiegene Aufnahmefähigkeit des Inlandsmarktes zurückzuführen war. In folgender Übersicht soll gezeigt werden, wie sich Produktion und Inlandsabsatz der deutschen PKW-Industrie von 1959 bis 1962 entwickeln konnten.[1)]

Jahr	Gesamtzahl hergest. Fahrzeuge	davon am Binnenmarkt verblieben	% von Gesamtproduktion
1960	1.816.800	951.450	52,4 %
1961	1.903.950	1.018.300	53,5 %
1962	2.109.150	1.122.750	53,2 %

Der westdeutsche Markt für Personenwagen und Kombinationsfahrzeuge erwies sich bis zum Jahr 1962 als außerordentlich aufnahmefähig. Auch die ausländischen PKW-Produzenten konnten ihre Verkäufe beachtlich erweitern. 1960 betrug der Marktanteil ausländischer Fahrzeuge 13 %, 1961 11,4 % und 1962 14,4 %. Zum überwiegenden Teil kamen die in die Bundesrepublik importierten Fahrzeuge aus Italien und Frankreich. Der Marktanteil italienischer Fabrikate am deutschen PKW-Markt erreichte 1962 7,6 %[2)], während Frankreich 5,9 % bestreiten konnte.[3)]

2. Exporte der deutschen PKW-Industrie

Über die Entwicklung der Exporte der deutschen Personenkraftwagenindustrie in den Jahren zwischen 1955 und 1959 soll in der folgenden Tabelle Seite 33 Auskunft gegeben werden.[4)]

Die Tabelle zeigt, daß die westdeutsche Personenkraftwagenindustrie ihre Exporte in den Jahren zwischen 1955 und 1959 von 344.500 auf 757.200 Einheiten steigern konnte. Damit erreichten die PKW-Exporte 1959 mehr als das Doppelte des Jahres 1955.

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 26.
2) Einschließlich der von den Neckar-Automobilwerken auf dem deutschen Markt abgesetzten PKW.
3) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 46.
4) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 19.

Jahr	Gesamtzahl hergestellter PKW und Kombinationsfahrzeuge	davon Export	% von Gesamtproduktion
1955	762.200	344.500	45,2 %
1956	911.000	413.400	45,4 %
1957	1.040.200	502.200	48,3 %
1958	1.306.900	630.500	48,2 %
1959	1.503.400	757.200	50,4 %

Der Exportanteil der hergestellten Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge wurde von 45,2 % 1955 auf 50,4 % 1959 gesteigert.

In der nun folgenden Zusammenstellung soll erfaßt werden, welche Länder 1959 als die wichtigsten Abnehmer der bundesdeutschen Personenkraftwagenindustrie hervorgetreten sind.

Der Personenkraftwagen- und Kombinationsfahrzeuge-Export der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1959[1)]

Bestimmungsland	Zahl der exportierten Fahrzeuge	Anteil am Gesamt-PKW-Export
1. EWG Raum		
Bundesrepublik		
Saargebiet	500 [2)]	0,1 %
Frankreich	9.700	1,3 %
dto. Algerien und franz. übersee. Deptm.	1.200	0,2 %
Italien	7.900	1,0 %
Belgien-Luxemburg	56.300	7,4 %
Niederlande	30.600	4,0 %
EWG zusammen:	106.200	14,0 %

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., Tabellenanhang.
2) bis zum 5.7.1959.

2. EWG assoziierte Länder		
Frankreichs	500	0,1 %
Italiens	-	-
Belgiens	3.100	0,4 %
der Niederlande	100	-
zusammen	3.700	0,5 %
3. EFTA - Länder		
Dänemark	36.800	4,9 %
Großbritannien	12.400	1,7 %
Norwegen	8.400	1,1 %
Österreich	35.200	4,6 %
Portugal	8.900	1,2 %
Schweden	75.200	9,9 %
Schweiz	33.000	4,4 %
EFTA zusammen:	209.900	27,8 %
4. Übrige europ. OEEC-Länder		
Griechenland	800	0,1 %
Irland	3.700	0,5 %
Island	600	0,1 %
Spanien	1.400	0,2 %
Türkei	1.100	0,2 %
zusammen:	7.600	1,1 %
5. Sonstige Länder		
Europas	5.500	0,7 %
Afrikas	55.200	7,3 %
Australiens u. Ozeaniens	27.100	3,6 %
U.S.A.	201.000	26,5 %
Kanada	39.100	5,1 %
Mittel- und Südamerikas	63.800	8,4 %
Asiens	27.500	3,6 %
zusammen:	419.200	55,2 %
6. Lieferung an Ausländer im Inland	11.100	1,4 %
Gesamtexport	757.700	100,0 %

Die Tabelle läßt erkennen, daß im Jahre 1959 nur der relativ geringe Teil des Gesamtexports von Personenkraftwagen der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von 106.200 Fahrzeugen oder 14 % Aufnahme auf den Märkten unserer EWG-Partner fand. Von diesen 14 % nahmen die kleineren Märkte, die nur in geringem Umfang über Eigenproduktion verfügten, mit 86.900 Wagen den Hauptteil auf. In die Großmärkte Frankreichs und Italiens fanden deutsche Personenkraftwagen nur in geringem Maße Eingang. Die Einfuhrdiskriminierungen unserer EWG-Partner mit eigener Personenkraftwagenproduktion bildeten für unsere Industrie eine nur schwer überwindbare Schranke. So konnten von deutschen Automobilfirmen in Frankreich und dessen überseeischen Departements 10.000 Einheiten oder 1,5 %, in Italien sogar nur 7.900 Fahrzeuge oder 1 % des Gesamtpersonenkraftwagenexports abgesetzt werden.

Die Gruppe der EFTA-Staaten übernahm gegenüber 1959 fast doppelt soviele deutsche PKW als von EWG-Mitgliedstaaten importiert wurden, nämlich 209.900 Kraftwagen oder 27,8 %.

Von der Gruppe der übrigen europäischen OEEC-Länder wurden 1,1 % oder 7.600 Einheiten der westdeutschen Personenkraftwagenexporte übernommen.

Als wichtigster Abnehmer deutscher Personenkraftwagen lagen die Vereinigten Staaten von Amerika mit 26,5 % und über 200.000 aus der Bundesrepublik importierten Fahrzeugen mit Abstand an der Spitze. Auch die Länder Mittel- und Südamerikas, Afrikas, Asiens, Australiens, Ozeanien und Kanada importierten mit 218.000 Personenkraftwagen aus der Bundesrepublik einen beachtlichen Teil der westdeutschen Personenkraftwagenexporte, nämlich 28,6 %. So wurden in den Ländern Mittel- und Südamerikas 1959 63.800 deutsche Personenkraftwagen verkauft. Das waren 8,4 % der PKW-Exporte der Bundesrepublik. In den Staaten Afrikas wurden 55.200 Fahrzeuge oder 7,3 % verkauft. Kanada importierte 39.100 deutsche Personenwagen (5,1 %). Die Länder Asiens erwarben von der Bundesrepublik Deutschland 27.500 Fahrzeuge und hatten damit einen Anteil am deutschen PKW-Export von 3,6 %. Australien und Ozeanien übernahmen zusammen 27.100 Fahrzeuge (3,6 %). Schließlich wurden noch weitere 5.500 deutsche Personenwagen von sonstigen europäischen Staaten erworben. Das ergab 0,7 % Anteil an den Gesamt-PKW-Exporten der Bundesrepublik Deutschland.

Auch die Exporte der deutschen PKW-Industrie konnten seit 1959 weiter gesteigert werden, wenn auch ihr Anteil an der Gesamt-PKW-Produktion etwas niedriger lag.[1)]

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 26.

Jahr	Gesamtzahl hergestellter PKW und Kombinationsfahrzeuge	davon Export	% von Gesamtproduktion
1960	1.816.800	865.350	47,6 %
1961	1.903.950	885.650	46,5 %
1962	2.109.150	986.400	46,8 %

Die Struktur der deutschen PKW-Exporte hat sich seit 1959 etwas verändert. 1962 konnte bereits ein Viertel der aus der BRD ausgeführten Fahrzeuge im EWG-Raum abgesetzt werden, während es 1959 nur 14 % waren. Auch der Anteil der deutschen Lieferungen in den EFTA-Raum konnte gegenüber 1959 gesteigert werden. Die Gruppe der EFTA-Staaten übernahm 1962 31 % der deutschen PKW-Exporte. Der nordamerikanische Raum erwies sich ebenfalls für deutsche PKW-Erzeugnisse im Jahre 1962 als sehr aufnahmefähig. Die USA und Kanada nahmen 1962 28,5 % der PKW-Exporte der Bundesrepublik auf. Sowohl relativ als auch absolut rückläufig entwickelten sich dagegen die Exporte deutscher PKW in die übrigen überseeischen Absatzgebiete. Besonders auffällig war der Export-Rückgang nach Australien und Südamerika. Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß in diesen Ländern deutsche PKW-Hersteller Montagewerke errichtet haben, die die Ursache für die Absatzminderung fertig importierter Fahrzeuge waren. [1)]

II. Frankreich

1. Inlandsabsatz der französischen PKW-Industrie

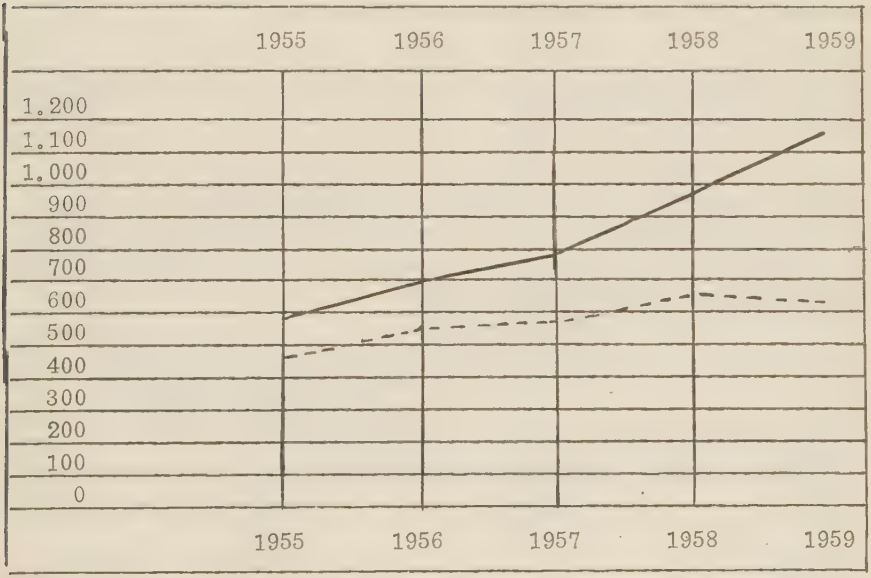
Die nun folgende Tabelle Seite 37 mit der Anzahl der zwischen 1955 und 1959 in Frankreich hergestellten Personenkraftwagen einschließlich der Kombinationsfahrzeuge und der hiervon auf dem Binnenmarkt verbliebenen Fahrzeuge soll einen Überblick über die Lage am französischen Personenkraftwagenmarkt geben. [2)]

Die Tabelle zeigt, daß der französische Markt im Jahre 1955 noch 77 % seiner Personenkraftwagenproduktion aufnehmen konnte, während es 1959 nur mehr

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 26 f.
2) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 20.

Jahr	Anzahl hergestellter Fahrzeuge	% Steigerung gegenüber Vorjahr	davon am Binnenmarkt verblieben	% von Gesamtprodukt.
1955	578.000		445.100	77,0 %
1956	684.000	18,3 %	532.600	77,9 %
1957	762.000	11,4 %	543.400	71,3 %
1958	969.000	27,2 %	648.900	67,0 %
1959	1.128.000	16,4 %	613.200	54,4 %

54 % waren. Die unterschiedliche Entwicklung von Produktion und Inlandsabsatz soll an folgender Skizze veranschaulicht werden.



———— = Anzahl der in Frankreich hergestellten PKW und Kombinationsfahrzeuge in Tausend.

---------- = Anzahl der davon am französischen Binnenmarkt verbliebenen Fahrzeuge.

Der Inlandsabsatz von Personenkraftwagen zeigte in Frankreich während des Jahres 1959 erstmalig nach dem zweiten Weltkrieg eine rückläufige Tendenz. Eine der Ursachen dafür darf wohl in den 1958 von der Regierung eingeleiteten Maßnahmen zur Sanierung der französischen Währung zu suchen sein. Diesen Maßnahmen folgte ein Rückgang der inländischen Nachfrage.

Als weitere Ursache für den Verkaufsrückgang von Personenkraftwagen in Frankreich war eine gewisse Sättigung des französischen Personenkraftwagenmarktes zu erkennen, die im Jahr 1959 mit nur 10 Einwohnern je Personenkraftwagen an der Spitze der Mitgliedstaaten der EWG lag.[1)]

Bei diesem Grad der Marktsättigung war zu erwarten, daß die Absatzmöglichkeiten für Personenkraftwagen auf dem französischen Markt in erheblichem Umfange vom Ersatzbedarf abhängig sein werden. Der Ersatzbedarf wird jedoch weitgehend von der durchschnittlichen Nutzungsdauer der Fahrzeuge bestimmt, die sich durch die in Frankreich besonders hohen Benzinpreise und durch den steigenden Anteil von Sonntagsfahrern wesentlich erhöht hat.[2)]

So sank nach französischen Berechnungen die durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Personenkraftwagens in Frankreich während der letzten Jahre bis zum Jahr 1959 um etwa 40 %.[3)]

Trotz der Schwäche der Aufnahmefähigkeit des französischen PKW-Marktes konnte der Import ausländischer Fahrzeuge, die insgesamt zwar nur einen relativ geringen Marktanteil erobern konnten, von 1958 auf 1959 beachtlich gesteigert werden. Folgende Übersicht soll über die PKW-Importe Frankreichs in den Jahren 1955 - 1959 Aufschluß geben.[4)]

Einfuhrjahr	Anzahl der eingeführten PKW und Kombinationsfahrzeuge
1955	12.200
1956	11.000
1957	9.800
1958	12.100
1959	17.100

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 19.
2) Vgl. ebenda, S. 20.
3) Ebenda.
4) Ebenda.

Trotz der im Jahr 1959 erfolgten Absatzsteigerung importierter PKW blieb der Marktanteil ausländischer Fahrzeuge am Gesamt-PKW-Absatz Frankreichs mit 2,7 % noch sehr gering.

In der jetzt folgenden Tabelle soll gezeigt werden, wie sich Produktion und Inlandsabsatz der französischen PKW-Industrie von 1960 bis 1962 entwickeln konnten:[1)]

Jahr	Anzahl hergestellter Fahrzeuge	davon am Binnenmarkt verblieben	% von Gesamtproduktion
1960	1.155.250	663.250	57,4 %
1961	1.023.650	653.900	63,9 %
1962	1.311.750	841.350	64,1 %

Die Tabelle läßt erkennen, daß die französische PKW-Produktion 1961 gegenüber 1960 einen Rückgang von über 10 % hinnehmen mußte. Der Inlandsabsatz konnte dabei auf etwa gleicher Höhe gehalten werden. Ursächlich für den Produktionsrückgang waren die Exporteinbußen. 1962 konnte dann wieder eine starke Produktionsausweitung vorgenommen werden, gestützt auf eine lebhafte Nachfrageentwicklung im Inland. Dieser Erfolg war durch den hohen Beschäftigungsstand der französischen Wirtschaft und die Erhöhung der Einkommen bedingt. Eine zusätzliche positive Wirkung auf den Inlandsabsatz französischer PKW ging davon aus, daß die PKW-Produzenten Frankreichs im Jahr 1962 eine Reihe sehr ansprechender neuer Modelle der unteren Hubraumklassen auf den Markt brachten.[2)]

Auch die PKW-Importe profitierten von der Aufnahmefähigkeit des französischen PKW-Marktes. Der Marktanteil ausländischer Fabrikate am französischen PKW-Markt erreichte 1961 und 1962 etwa 10 %.[3)]

2. Exporte der französischen PKW-Industrie

Über die Entwicklung der Exporte der französischen Personenkraftwagenin-

---

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 28.
2) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 29.
3) Ebenda.

dustrie in den Jahren zwischen 1955 und 1959 soll in der folgenden Tabelle Auskunft gegeben werden:[1)]

Jahr	Gesamtzahl hergestellter PKW und Kombinationsfahrzeuge	davon Export	% von Gesamtproduktion
1955	578.000	132.900	23,0 %
1956	684.000	151.400	22,1 %
1957	762.000	218.600	28,7 %
1958	969.000	320.100	33,0 %
1959	1.128.000	514.800	45,6 %

Die Tabelle zeigt, daß die französische Personenkraftwagenindustrie in den Jahren zwischen 1955 und 1959 die Personenkraftwagenexporte von 132.900 auf 514.800 Einheiten steigern konnte. Damit erreichte der französische Personenkraftwagenexport 1959 fast das Vierfache der Exportziffer des Jahres 1955.

Außerdem stieg der Anteil der von der Personenkraftwagengesamtproduktion exportierten Einheiten von 23 % im Jahre 1955 auf 45,6 % im Jahre 1959, womit der Exportanteil fast verdoppelt wurde.

In der nun folgenden Zusammenstellung soll erfaßt werden, welche Länder 1959 als die wichtigsten Abnehmer französischer Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge hervorgetreten sind.

Der Personenkraftwagen- und Kombinationsfahrzeuge-Export Frankreichs im Jahre 1959[2)]

Bestimmungsland	Zahl der exportierten Fahrzeuge	Anteil am Gesamt-PKW-Export
1. EWG-Raum		
Bundesrepublik	55.200	10,8 %
Saargebiet	-	-
Frankreich	-	-
dto. Algerien u. franz. überseeische Departements	40.300	7,9 %
Italien	5.300	1,1 %
Belgien-Luxemburg	51.600	10,0 %
Niederlande	9.900	1,9 %
EWG zusammen:	162.300	31,7 %

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 20.
2) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., Tabellenanhang.

2. EWG assoziierte Länder		
Frankreichs	14.900	2,9 %
Italiens	-	-
Belgiens	1.000	0,2 %
der Niederlande	-	-
zusammen:	15.900	3,1 %
3. EFTA-Länder		
Dänemark	7.900	1,5 %
Großbritannien	17.000	3,3 %
Norwegen	1.600	0,3 %
Österreich	8.500	1,7 %
Portugal	3.600	0,7 %
Schweden	10.700	2,0 %
Schweiz	16.600	3,2 %
EFTA zusammen:	65.800	12,7 %
4. Übrige europ. OEEC-Länder		
Griechenland	400	0,1 %
Irland	1.600	0,3 %
Island	-	-
Spanien	1.700	0,3 %
Türkei	200	-
zusammen:	3.900	0,7 %
5. Sonstige Länder		
Europas	6.300	1,2 %
Afrikas	30.000	5,6 %
Australiens u. Ozeaniens	7.500	1,5 %
U.S.A.	178.800	34,8 %
Kanada	17.300	3,4 %
Mittel- und Südamerikas	17.400	3,4 %
Asiens	9.500	1,9 %
zusammen:	266.800	51,8 %
6. Lieferung an Ausländer im Inland	-	-
Gesamtexport	514.700	100,0 %

Die Struktur der französischen Personenkraftwagenexporte zeigt, daß der EWG-Raum für die Automobilindustrie Frankreichs 1959 einen bedeutenden Absatzmarkt bildete. Insgesamt wurden von Frankreich in das Gebiet der EWG 162.300 Fahrzeuge exportiert. Das waren 31,7 % der gesamten Personenkraftwagenexporte Frankreichs.

Hauptabnehmer unter den EWG-Ländern war die Bundesrepublik, in der 55.200 Fahrzeuge oder fast 11 % der französischen PKW-Exporte verkauft werden konnten. Das Gebiet Belgien-Luxemburg folgte mit 51.600 verkauften französischen Personenwagen oder 10 %. Die französischen überseeischen Departements und Algerien nahmen insgesamt 40.300 Personenkraftwagen oder 7,9 % auf. In den Niederlanden konnten von Frankreich 9.900 Fahrzeuge (1,9 %) abgesetzt werden. Auffällig ist die geringe Exportquote französischer Personenkraftwagen nach Italien. Die italienischen Zollschranken und Einfuhrkontingentierungen bewirkten, daß 1959 nur 5.300 Fahrzeuge am italienischen Personenkraftwagenmarkt Aufnahme fanden. Das war nur wenig über 1 % der französischen Personenkraftwagenexporte. Unter den EFTA-Ländern, nach denen Frankreich insgesamt 65.800 Fahrzeuge oder 12,7 % seiner PKW-Exporte verkaufen konnte, waren Großbritannien und die Schweiz mit 17.000 (3,3 %) und 16.600 (3,2 %) eingeführten französischen Personenwagen die größten Abnehmer. Es folgten Schweden mit 10.700 PKW oder 2,0 %, Österreich mit 8.500 Personenwagen (1,7 %), Dänemark mit 7.900 PKW oder 1,5 %, Portugal (3.600 PKW oder 0,7 %) und Norwegen (1.600 PKW oder 0,3 %).

Nach den übrigen europäischen OEEC-Ländern Griechenland, Irland, Island, Spanien und der Türkei wurden von Frankreich 1959 insgesamt 3.900 Personenkraftwagen oder 0,7 % der gesamten französischen Personenkraftwagenexporte verkauft.

Unter den übrigen Abnehmern waren die U.S.A. Frankreichs bestes Absatzgebiet für Personenkraftwagen. Es konnten dort 178.800 Fahrzeuge oder 34,8 % der insgesamt exportierten französischen Personenkraftwagen auf den Markt gebracht werden.

In den Ländern Afrikas wurden 1959 30.000 (5,6 %) französische Personenkraftwagen verkauft, während der mittel- und südamerikanische Markt im gleichen Zeitraum 17.400 Fahrzeuge französischen Ursprungs (3,4 %) aufnahm. 17.300 Wagen oder 3,4 % konnten nach Kanada exportiert werden. In asiatischen Ländern wurden gleichzeitig 9.500 (1,9 %) französische Personenwagen verkauft, während Australien und Ozeanien zusammen 7.500 Fahrzeuge oder 1,5 % der insgesamt exportierten PKW aufnehmen konnten. In sonstigen

europäischen Ländern wurden 6.300 französische PKW (1,2 %) abgesetzt.

Die Exporte der französischen PKW-Industrie haben seit 1959 folgende Entwicklung genommen:[1)]

Jahr	Gesamtzahl hergestellter PKW und Kombinationsfahrzeuge	davon Export	% von Gesamtproduktion
1960	1.155.250	492.000	42,6 %
1961	1.023.650	369.000	36,1 %
1962	1.311.750	470.400	35,9 %

Nach dem starken Rückgang der französischen PKW-Exporte in den Jahren 1960 und 1961 konnten erstmals wieder 1962 expansive Einflüsse von der Auslandsnachfrage auf die Gesamt-PKW-Produktion Frankreichs ausgehen.

Die Exporterfolge französischer PKW-Hersteller beruhten in erster Linie auf den Verkaufssteigerungen im europäischen Bereich.

Hier wiederum konnte eine wachsende Nachfrage nach französischen PKW im Bereich der EWG beobachtet werden, an der die Bundesrepublik und Italien überwiegenden Anteil hatten. Die französischen PKW-Exporte in die BRD konnten 1962 gegenüber 1961 verdoppelt werden, die Exporte nach Italien stiegen 1962 sogar auf das Fünf- bis Sechsfache des Vorjahresvolumens an.

Die Zunahme französischer PKW-Lieferungen in den EFTA-Bereich und in sonstige europäische Länder war wesentlich bescheidener. Auf den überseeischen Märkten mußten sogar Exportrückgänge hingenommen werden.[2)]

---

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 28.
2) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 29.

III. Italien

1. Inlandsabsatz der italienischen PKW-Industrie

Aus der folgenden Tabelle kann die Anzahl der in Italien fertiggestellten Personenkraftwagen einschließlich der Kombinationsfahrzeuge in den Jahren 1955 bis 1959 entnommen werden:[1)]

Jahr	Anzahl hergestellter Fahrzeuge	% Steigerung gegenüber Vorjahr	davon am Binnenmarkt verblieben	% von Gesamtproduktion
1955	231.000		161.600	70,0 %
1956	273.500	18,4 %	201.500	73,7 %
1957	302.100	10,5 %	207.800	68,8 %
1958	346.500	14,7 %	208.300	60,1 %
1959	435.900	25,8 %	253.200	58,1 %

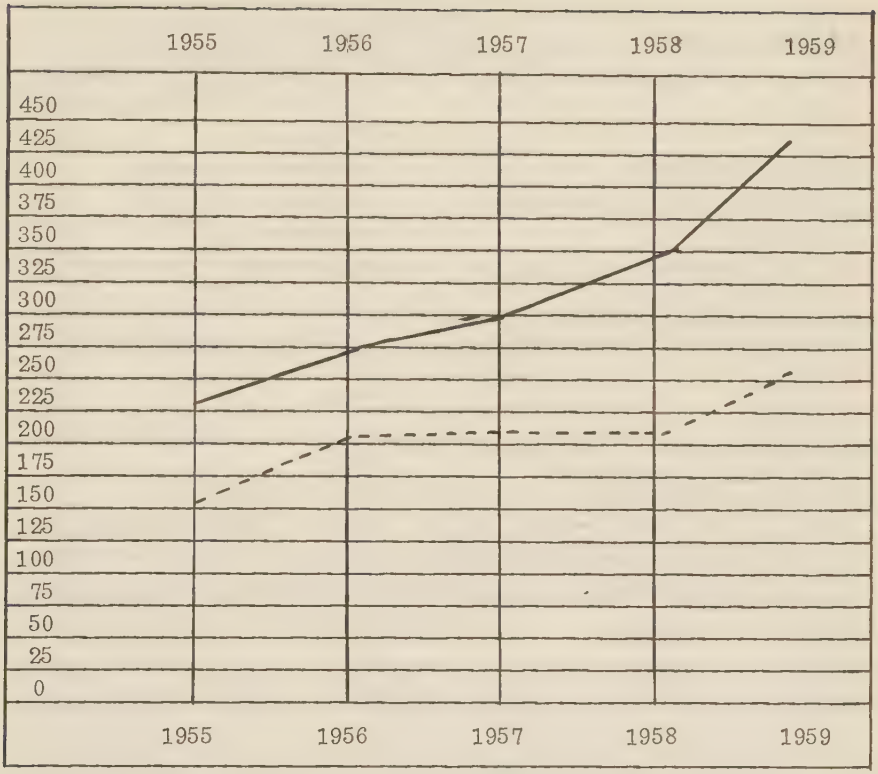
Die Tabelle läßt erkennen, daß der Anteil der am italienischen Binnenmarkt verbliebenen Personenkraftwagen, verglichen mit der Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge, zwar relativ abgenommen hat, absolut hat die Zahl der am Inlandsmarkt verkauften Wagen jedoch beträchtlich zugenommen.

In der folgenden Skizze Seite 45 soll der Aufstieg der italienischen Personenkraftwagenproduktion graphisch dargestellt werden.

Italien nahm 1959 unter den Mitgliedstaaten der EWG bezüglich der Motorisierung den letzten Platz ein, da erst auf jeden 31. Einwohner ein Personenwagen entfiel. Es konnten jedoch in diesem Jahr 24 % mehr Personenkraftwagen am italienischen Markt verkauft werden als im Jahr zuvor.[2)] Das war eine Absatzsteigerung, die von keinem anderen EWG-Mitgliedstaat erreicht werden konnte.

Infolge des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs, der während der letzten Jahre in Italien beobachtet werden konnte, und dem noch geringen Grad der Motorisierung, sollte sich der Markt für Personenkraftwagen in diesem Land auch in der Zukunft als sehr aufnahmefähig erweisen.

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 20.
2) Ebenda.



——————— = Anzahl der in Italien hergestellten PKW und Kombinationsfahrzeuge in Tausend.

- - - - - - - - - - - - = Anzahl der davon am italienischen Binnenmarkt verbliebenen Fahrzeuge.

Die Zahl der importierten PKW nahm am italienischen Automobilmarkt seit 1955 stark zu, wenn auch ihr Anteil am Gesamt-Inlands-PKW-Absatz noch sehr gering blieb.[1)]

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 20.

Einfuhrjahr	Anzahl der eingeführten PKW und Kombinationsfahrzeuge
1955	3.700
1956	5.400
1957	6.500
1958	9.000
1959	15.200

Obwohl im Jahre 1959 etwa viermal so viele PKW nach Italien importiert wurden als 1955, erreichten die Importwagen nur einen Marktanteil von 5,7 %.

Seit 1959 haben sich Produktion und Inlandsabsatz der italienischen PKW-Industrie wie folgt entwickelt:[1)]

Jahr	Anzahl hergestellter Fahrzeuge	davon am Binnenmarkt verblieben	% von Gesamtproduktion
1960	562.100	398.000	70,8 %
1961	652.500	458.800	70,3 %
1962	827.550	572.400	69,2 %

Sowohl Produktion als auch Inlandsabsatz der italienischen PKW-Industrie haben seit 1959 beachtlich gesteigert werden können. Die Entwicklung der italienischen PKW-Industrie ist seit über einem Jahrzehnt durch ungewöhnlich hohe Zuwachsraten gekennzeichnet.[2)] Hauptursache dafür waren in den vergangenen Jahren die Absatzsteigerungen am italienischen Binnenmarkt. Die Ausweitung des privaten Verbrauches kam, wie in den übrigen EWG-Ländern auch, in Italien zu einem erheblichen Teil der PKW-Industrie zugute.

Der Sättigungsgrad des italienischen PKW-Marktes liegt auch gegenwärtig noch weit unter dem EWG-Durchschnitt, und durch Rückgang der Arbeitslosigkeit und steigendes Lohnniveau scheinen gute Voraussetzungen für eine weitere günstige Entwicklung des Inlandsabsatzes gegeben zu sein.[3)]

---

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 31.
2) Vgl. Übersicht S. 27.
3) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 31.

2. Die Exporte der italienischen PKW-Industrie

Über die Entwicklung der Exporte der italienischen Personenkraftwagenindustrie in den Jahren zwischen 1955 und 1959 soll die folgende Tabelle Aufschluß geben:[1)]

Jahr	Gesamtzahl hergestellter PKW und Kombinationsfahrzeuge	davon Export	% von Gesamtproduktion
1955	231.000	69.400	30,0 %
1956	273.500	72.000	26,3 %
1957	302.100	94.300	31,2 %
1958	346.500	138.200	39,9 %
1959	435.900	182.700	41,9 %

Die Tabelle läßt erkennen, daß die italienische Personenkraftwagenindustrie in den Jahren zwischen 1955 und 1959 ihre Personenwagen- und Kombinationsfahrzeug-Exporte von 69.400 auf 182.700 Einheiten steigern konnte. Damit erreichte der italienische Personenkraftwagenexport 1959 mehr als das 2,5fache der Exportziffer des Jahres 1955.

Außerdem stieg der Anteil der von der Personenkraftwagengesamtproduktion exportierten Einheiten von 30 % im Jahre 1955 auf 41,9 % im Jahre 1959.

In der nun folgenden Zusammenstellung soll erfaßt werden, welche Länder 1959 als die wichtigsten Abnehmer der italienischen Personenkraftwagenindustrie hervorgetreten sind.

Der Personenkraftwagen- und Kombinationsfahrzeuge-Export Italiens im Jahre 1959[2)]

Bestimmungsland	Zahl der exportierten Fahrzeuge	Anteil am Gesamt-PKW-Export
1. EWG-Raum		
Bundesrepublik	54.900	30,1 %
Saargebiet	-	-
Frankreich	3.700	2,0 %
dto. Algerien u. franz. überseeische Departements	200	0,1 %
Italien	-	-
Belgien-Luxemburg	4.900	2,7 %
Niederlande	4.200	2,3 %
EWG zusammen:	67.900	37,2 %

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 20.

2) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., Tabellenanhang.

2. EWG assoziierte Länder		
Frankreichs	100	-
Italiens	300	0,2 %
Belgiens	300	0,2 %
der Niederlande	-	-
zusammen:	700	0,4 %
3. EFTA-Länder		
Dänemark	3.300	1,8 %
Großbritannien	4.100	2,2 %
Norwegen	300	0,2 %
Österreich	7.100	3,8 %
Portugal	2.800	1,6 %
Schweden	3.500	1,9 %
Schweiz	7.400	4,1 %
EFTA zusammen:	28.500	15,6 %
4. Übrige europ. OEEC-Länder		
Griechenland	200	0,1 %
Irland	700	0,4 %
Island	100	-
Spanien	100	-
Türkei	300	0,2 %
zusammen:	1.400	0,7 %
5. Sonstige Länder		
Europas	7.300	4,0 %
Afrikas	8.000	4,4 %
Australiens u. Ozeaniens	2.500	1,4 %
U.S.A.	48.100	26,3 %
Kanada	2.300	1,3 %
Mittel- und Südamerikas	5.900	3,2 %
Asiens	10.100	5,5 %
zusammen:	84.200	46,1 %
6. Lieferung an Ausländer im Inland	-	-
Gesamt-Export	182.700	100,0 %

Die Tabelle läßt erkennen, daß im Jahr 1959 der EWG-Raum auch für die italienische Automobilindustrie ein bedeutendes Absatzgebiet bildete. Mit 67.900 ins EWG-Gebiet exportierten Personenkraftwagen waren das 37,2 % der italienischen PKW-Exporte.

Hauptabnehmer unter den EWG-Mitgliedstaaten war die Bundesrepublik Deutschland, die etwas über 30 % der italienischen Personenkraftwagenexporte aufnehmen konnte. Das waren 54.900 Fahrzeuge.

Dagegen war die Zahl italienischer Wagen, die im Raum Belgien-Luxemburg verkauft werden konnten, mit 4.900 Fahrzeugen oder 2,7 % recht bescheiden. Auch am holländischen Markt konnten lediglich 4.200 PKW abgesetzt werden; das waren 2,3 % der insgesamt exportierten Personenwagen Italiens. Am umfangreichen französischen PKW-Markt waren die Exportmöglichkeiten der italienischen Automobilindustrie durch französische Zölle und Einfuhrkontingente stark eingeschränkt. Diese Maßnahmen bewirkten, daß die italienische Personenkraftwagenindustrie in Frankreich nur 3.700 Fahrzeuge verkaufen konnte; das ergab 2 % der italienischen PKW-Exporte.

Die EFTA-Länder nahmen 1959 nur weniger als die Hälfte des von der EWG aus Italien importierten Personenwagenkontingents, nämlich 28.500 Fahrzeuge oder 15,6 % der italienischen PKW-Exporte auf.

Größter EFTA-Abnehmer war die Schweiz, in der 7.400 italienische Wagen oder 4,1 % abgesetzt werden konnten. Es folgten Österreich mit 7.100 importierten italienischen Personenwagen (3,8 %). Die übrigen EFTA-Staaten, mit der Ausnahme Norwegens, das nur 300 italienische PKW importierte, führten zwischen 2.500 und 4.000 Personenwagen aus Italien ein.

Die Einfuhrquoten der übrigen OEEC-Länder für die italienischen PKW lagen jeweils unter 1.000 Fahrzeugen.

Auch für die italienische Personenkraftwagenindustrie war der U.S.A.-Markt neben der Bundesrepublik der größte Abnehmer. So konnten in den Vereinigten Staaten 26,3 % der italienischen PKW-Exporte Absatz finden. Das waren 48.100 Fahrzeuge.

Die Länder Asiens nahmen 1959 zusammen 10.100 italienische PKW ab (5,6 %), während afrikanische Staaten im gleichen Zeitraum 8.000 Fahrzeuge aus Italien importierten (4,4 %). - Schließlich übernahmen mittel- und südamerikanische Abnehmer 3,2 % des italienischen PKW-Exports. Das waren 5.900 Fahrzeuge.

Australien und Ozeanien waren mit 1,4 % am italienischen PKW-Export beteiligt. In diese Gebiete wurden 1959 2.500 Personenwagen verkauft.

In Kanada konnten 2.300 Fahrzeuge italienischer Herkunft abgesetzt werden. Das waren 1,3 % des italienischen Personenwagenexports.

Seit 1959 haben sich die italienischen PKW-Exporte, wie in folgender Tabelle gezeigt wird, entwickelt:[1)]

Jahr	Gesamtzahl hergestellter PKW und Kombinationsfahrzeuge	davon Export	% von Gesamtproduktion
1960	562.100	164.100	29,2 %
1961	652.500	193.700	29,7%
1962	827.550	255.150	30,8 %

Wenn auch die Exporte der italienischen PKW-Industrie im Jahr 1960 zurückgegangen waren, konnten die Exporteinbußen 1961 und 1962 nicht nur ausgeglichen, sondern sogar noch ein neuer PKW-Ausfuhr-Höchststand erreicht werden.

Diese Erfolge sind durch die Ausfuhrsteigerungen nach dem EWG- und EFTA-Raum ermöglicht worden. Dabei spielten die stark angestiegenen PKW-Exporte in die BRD eine Hauptrolle. Beachtliche Ausfuhrsteigerungen konnten auch in Afrika und Australien erzielt werden.[2)]

Zu den bisher angeführten Produktions- und Absatzzahlen der EWG-Personenkraftwagenindustrie ist zu bemerken, daß bei der Feststellung der Marktstärke eines Automobilproduzenten zu berücksichtigen ist, daß neben den hergestellten Stückzahlen eines Fahrzeugtyps auch die Höhe der erzielbaren Preise eine wesentliche Rolle spielt. Der Aussagewert der Statistiken, die sich mit der PKW-Produktionsmenge befassen, wird durch die Tatsache vermindert, daß zwischen den Fahrzeugkategorien und Modellen sehr bedeutende Preisunterschiede bestehen.[3)]

---

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 31.

2) Ebenda.

3) Vgl. EWG-Kommission, Studien: Die Automobilindustrie in den EWG-Ländern (Entwurf), Brüssel 1962, S. 7. (Im weiteren Verlauf der Arbeit abgekürzt: EWG-Studien).

So muß hier das Personenkraftwagenprogramm der Daimler-Benz AG als Beispiel genannt werden, deren billigster angebotener Wagentyp nur wenig unter DM 10.000,- kostet und deren teuerste Modelle um 40.000,- DM verkauft werden. Als Gegenbeispiel soll das Volkswagenwerk erwähnt werden, dessen wichtigste Typen um DM 5.000,- angeboten werden. So müßte das Volkswagenwerk 2 - 3 Personenkraftwagen verkaufen, um bei gleichzeitigem Verkauf nur eines Mercedes-Wagens einen gleich hohen Umsatz wie Daimler-Benz zu erreichen.

Deshalb sollen in folgender Übersicht die Brutto-Produktionswerte von Personenwagen und Kombinationsfahrzeugen - ohne Wertschöpfung der Montage - in den drei EWG-Ländern BRD, Frankreich und Italien für das Jahr 1960 angegeben werden.[1)]

Land	B.R.D.	Frankreich	Italien
Bruttoproduktionswert der PKW und Kombinationsfahrzeuge ohne Wertschöpfung der Montage	1.960 Mill. US $	1.320 Mill. US $	585 Mill. US $

Setzt man diese Werte den Zahlen der in den drei EWG-Staaten im Jahr 1960 hergestellten PKW gegenüber, so ergibt sich, daß ein deutscher PKW einen durchschnittlichen Brutto-Produktionswert von US $ 1.078,- oder DM 4.312,-, ein französischer PKW einen solchen von US $ 1.140,- oder DM 4.560,- und ein italienischer durchschnittlich einen Brutto-Produktionswert von US $ 1.040,- oder DM 4.160,-- darstellt.

Ein grundlegender Unterschied, wie er beispielsweise zwischen der europäischen und der USA-PKW-Produktion erkennbar ist,[2)] besteht also bei der Personenwagenherstellung im EWG-Bereich nicht.

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 8.

2) Der Preis eines amerikanischen PKW ist im Durchschnitt doppelt so hoch wie der eines europäischen Wagens.
(vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 7).

D. Die Personenkraftwagenproduzenten des EWG-Raumes

Nach der bisher dargestellten geschichtlichen Entwicklung der Automobilindustrie des EWG-Bereiches soll im folgenden auf die heutigen Marktpositionen der einzelnen Personenwagenproduzenten eingegangen werden.

I. Die Personenkraftwagenproduzenten der Bundesrepublik Deutschland

Die Lage der Personenwagenindustrie in der Bundesrepublik Deutschland ist gekennzeichnet durch die starken Marktpositionen der vier führenden Produzenten - Volkswagenwerk, Daimler-Benz mit Auto-Union, Opel und Ford -, die im Jahre 1959 fast 84 % der westdeutschen Produktion bestritten.

Es folgten mit größerem Abstand der Borgward-Konzern, die Bayerischen Motorenwerke, die Neckar-Automobilwerke, die NSU-Motorenwerke, Glas und Porsche.

Im folgenden sollen die Marktpositionen der einzelnen westdeutschen Personenkraftwagenproduzenten kurz beschrieben werden.

1. Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

Kein anderes Unternehmen hat nach dem zweiten Weltkrieg einen so steilen Aufstieg genommen wie das Volkswagenwerk, das heute Europas größte Automobilfabrik verkörpert.

Diesen Erfolg verdankt das Werk der konsequenten Weiterentwicklung der Professor Porsche'schen Volkswagengrundkonstruktion aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg. Obwohl der Volkswagen bis heute äußerlich fast unverändert geblieben ist, hat man es in Wolfsburg verstanden, Motorleistung, Straßenlage und Fahrkomfort neben der einmaligen Anspruchslosigkeit, Robustheit und Zuverlässigkeit des Fahrzeugs den gegenwärtigen Ansprüchen der Käufer anzupassen.

Während des Jahres 1962 gelang es dem Werk, den fünfmillionsten Volkswagen auszuliefern.

Der Volkswagen kann heute wohl als das international verbreitetste und beliebteste Automobil angesehen werden.

Im Vergleichsjahr 1959 konnten vom Volkswagenwerk 631.000 Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge hergestellt werden. Damit hatte das Werk

einen Anteil an der Gesamtzahl der in der Bundesrepublik produzierten Personenkraftwagen in Höhe von 42 %.

2. Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürckheim
Auto-Union GmbH, Düsseldorf

Der Name Mercedes-Benz gilt heute in der Automobilwelt als Qualitätsmarke, die gleichzeitig Vorkämpfer zahlreicher technischer Fortschritte ist. Neben dem Personenkraftwagenbau beschäftigt sich die Firma mit der Herstellung von Lastkraftwagen und Omnibussen. Daimler-Benz gilt auch auf diesem Sektor als führend.

Beim Personenkraftwagenbau hat Mercedes in jüngerer Zeit durch die Entwicklung von Diesel-Personenkraftwagen und auf dem Gebiet der Benzin-Einspritzung bei Otto-Viertaktmaschinen Pionierdienste geleistet.

Daimler-Benz baut heute vorwiegend Personenkraftwagen der "Oberen Mittelklasse", große leistungsfähige Reisewagen, Tourenwagen und Hochleistungssportwagen.

Im Jahre 1959 konnten 108.400 Mercedes-Personenkraftwagen hergestellt werden, womit an der bundesdeutschen Personenkraftwagenproduktion ein Anteil von 7,2 % erreicht wurde.

Die heute der Daimler-Benz AG angeschlossene Auto-Union GmbH ist auf dem ehemaligen Produktionssektor der DKW-Werke, dem Personenkraftwagenbau mit Zweitakt-Benzinmotor und Frontantrieb, tätig.

Diese Antriebsart eignet sich am besten für kleinere Fahrzeuge, so daß die Auto-Union das Produktionsprogramm von Daimler-Benz wirkungsvoll ergänzen kann.

Technisch geht die Auto-Union weiter ihre eigenen Wege. Wie durch das gegenwärtige und das zu erwartende Typenprogramm gezeigt wird, verbleibt die Firma auch weiterhin bei ihren eigenwilligen automobiltechnischen Konstruktionsprinzipien.

Im Jahre 1959 wurden von der Auto-Union 72.000 Personenkraftwagen produziert. Das bedeutete 4,8 % Anteil an der westdeutschen Personenkraftwagenfabrikation.

Insgesamt wurden von Daimler-Benz und der Auto-Union im Jahre 1959 180.400 Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge hergestellt. Damit hatte diese Gruppe einen Produktionsanteil von 12 %.

3. Adam Opel AG, Rüsselsheim

Die Opel Werke sind heute eines der europäischen Glieder des amerikanischen General-Motors Konzerns. Ihre Fahrzeuge verfügen über eine amerikanisch-europäische Konzeption.[1] Man versucht dabei, Personenkraftwagen in Fahreigenschaften und Aussehen amerikanischen Vorbildern anzupassen, Wagengröße und Preis jedoch auf europäische Verhältnisse zuzuschneiden.

Auf dem Erfolg dieser Auslegung beruht die Tatsache, daß Opel stückzahlenmäßig seit vielen Jahren die Stelle des zweitgrößten Personenkraftwagenproduzenten der Bundesrepublik einnehmen kann.

1959 wurden 311.900 Opel-Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge hergestellt. Der Produktionsanteil in der Bundesrepublik lag damit bei 20,[illegible] %.

4. Ford-Werke AG, Köln-Niehl

Auch der deutsche Zweig der amerikanischen Ford-Motor-Company ist bestrebt, Personenkraftwagen amerikanisch-europäischer Konzeption herzustellen.[2]

Mit dieser Geschäftspolitik gelang es der Firma 1959 135.100 Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge zu produzieren. Das waren 9,0 % der bundesdeutschen PKW-Herstellung.

5. Carl F. W. Borgward GmbH, Bremen

Zusammen mit den zur Borgward-Gruppe gehörenden Goliath-Werken GmbH und den Lloyd-Motoren-Werken GmbH erreichte die Carl F. W. Borgward GmbH im Vergleichsjahr 1959 eine Produktionszahl von 92.900 Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugen.

Damit hatte die Firma einen westdeutschen Produktionsanteil von 6,2 %.

Das Jahr 1961 brachte den für Außenstehende doch überraschenden finanziellen Zusammenbruch der Bremer Werke. Die Gründe dafür lagen sowohl auf technischem als auch auf kaufmännischem Gebiet:
technisch insofern, als man umfangreiche Entwicklungsarbeit auf Gebiete verwandte, die sich wirtschaftlich nicht lohnten;

---

1) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue" Bern 1959, S. 222.
2) Ebenda, S. 188.

kaufmännisch insofern, als Borgward über die branchenübliche Anlaufzeit hinaus einige seiner Typen unter den Selbstkosten verkaufen mußte.

Der Konkurs der Borgward-Gruppe führte zum Verkauf einiger Betriebsstätten an andere Industriezweige. Die Fertigungseinrichtungen wurden teilweise ins Ausland verkauft, wo man an einer Weiterproduktion einiger Borgward-Modelle interessiert war.

Die Herstellung von Borgward-Fahrzeugen in der Bundesrepublik wurde nur im beschränkten Rahmen als Auslaufproduktion fortgesetzt.

6. Neckar-Automobilwerke AG, Heilbronn

Die Neckar-Automobilwerke befassen sich mit der Produktion und dem Vertrieb einiger Fiat-Modelle in der Bundesrepublik.

1959 konnte die Firma 34.800 Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge herstellen und erreichte damit 2,3 % der westdeutschen Produktion.

7. Bayerische Motorenwerke AG, BMW, München

BMW hat international im Motorradbau und als Hersteller mittelgroßer Klassefahrzeuge und einiger Klein- und Kleinstfahrzeugmodelle einen ausgezeichneten Ruf.[1)]

Wenn der Firma auch im zweiten Weltkrieg infolge Bombenzerstörung und Demontage große Verluste zugefügt wurden, die das Münchener Werk wiederholt an den Rand eines Konkurses geführt hatten, hat sich das Werk heute gut erholt und verfügt über ein Personenwagenprogramm, das auch für die Zukunft günstige Absatzmöglichkeiten zu versprechen scheint.

Im Vergleichsjahr 1959 wurden von BMW 28.800 Personenkraftwagen hergestellt. Damit hatte das Werk einen Produktionsanteil an der deutschen Personenkraftwagenfertigung in Höhe von 1,9 %.

8. Hans Glas GmbH, Isaria Maschinenfabrik, Dingolfing

Die Hans Glas GmbH war ursprünglich Produzent von Landmaschinen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde zunächst die Herstellung eines Motorrollers aufgenommen, dem später die Produktion eines Kleinstwagens, des Goggomobils,

1) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue", Bern 1959, S. 166.

folgte. Gegenwärtig versucht Glas, auch in der "Mittelklasse" mit neuen Modellen Fuß zu fassen.

Im Jahre 1959 wurden von der Hans Glas GmbH 47.300 Personenwagen hergestellt. Damit hatte sich die Firma in wenigen Jahren einen Anteil an der deutschen Personenkraftwagenproduktion von 3,5 % erobert.

9. NSU-Motorenwerke AG, Neckarsulm

Die NSU-Werke hatten ursprünglich auf dem Gebiet der Motor- und Fahrradproduktion einen guten Namen. Die erste Automobilherstellung wurde zwischen den Jahren 1926 und 1929 aufgenommen, später jedoch wieder aufgegeben. Die Wiederaufnahme der Automobilproduktion fand erst im Frühjahr 1948 statt, als mit der Herstellung einer eigenen Kleinwagenkonstruktion begonnen wurde.[1)]

Seit einigen Jahren ist das Neckarsulmer Werk mit der Entwicklung des Wankel-Kreiskolben-Motors beschäftigt. Von dieser Konstruktion erwarten viele, daß sie einmal zum vorherrschenden Antriebsaggregat des Personenwagens wird.

Im Jahre 1959 gelang es NSU, 33.400 Personenkraftwagen herzustellen. Damit hatte das Werk einen Anteil an der bundesdeutschen PKW-Produktion von 2,3 %.

10. Dr.Ing.h.c. F. Porsche KG, Stuttgart-Zuffenhausen

Der Porsche gilt als einer der erfolgreichsten Nachkriegssportwagen der Welt.[2)]

Wenn Porsche auch stückzahlen- und umsatzmäßig die kleinste Automobilfabrik Deutschlands ist, so sind doch die sportlichen Erfolge dieser Firma auch für den Export anderer deutscher Automobilerzeugnisse von großer Bedeutung.

Im Jahre 1959 konnten von der Firma 7.100 Porsche-Wagen hergestellt werden. Der Produktionsanteil lag unter 1/2 %.

---

1) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue", Bern 1959, S. 240.
2) Ebenda S. 261.

Die folgende Tabelle soll einen Überblick über Produktionszahlen und Marktanteile der Personenkraftwagenproduzenten der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1957, 1958 und 1959 vermitteln:[1] .

	Herstellungszahlen			Anteil an der Gesamtzahl der in der BRD hergestellten PKW in %		
	1957	1958	1959	1957	1958	1959
Volkswagenwerk	425.400	497.600	631.000	40,9	38	42
Daimler-Benz)	80.900	99.200	108.400	11,9	12,5	12
Auto-Union)	42.300	64.400	72.000			
Opel	212.000	296.300	311.900	20,4	22,7	20,7
Ford	71.300	116.200	135.100	6,9	8,9	9
Borgward-Goliath-Lloyd	92.500	89.900	92.900	8,9	6,9	6,2
Neckar	16.600	22.900	34.800	1,6	1,8	2,3
BMW	35.700	50.300	28.800	3,4	3,8	1,9
Glas	43.400	42.500	47.300	4,2	3,3	3,1
NSU	-	13.000	33.400	-	1,0	2,3
Porsche	5.200	6.000	7.000	0,5	0,5	0,5
Sonstige	14.900	8.600	800	1,3	0,6	-
Insgesamt:	1.040.200	1.306.900	1.503.400	100	100	100

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 65.

Seit dem Jahre 1959 haben sich Produktionszahlen und Marktanteile der deutschen PKW-Produzenten, wie in folgender Übersicht gezeigt wird, entwickelt:[1)]

	Herstellungszahlen			Anteil an der Gesamtzahl der in der BRD hergestellten PKW in %		
	1960	1961	1962	1960	1961	1962
Volkswagenwerk	787.400	877.800	1.027.100	43,3	46,1	48,7
Opel	351.000	358.300	359.500	19,3	18,8	17,0
Ford	192.700	237.800	277.200	10,7	12,5	13,2
Daimler Benz	122.700	137.400	146.400	13,7	13,0	12,1
Auto-Union	125.500	110.000	107.600			
NSU	30.000	35.900	55.600	1,7	1,9	2,6
Neckar	33.800	41.200	50.300	1,9	2,2	2,4
BMW	44.000	39.500	43.600	2,4	2,1	2,1
Glas	37.300	35.300	32.400	2,0	1,8	1,5
Porsche	7.600	7.700	8.200	0,4	0,4	0,4
Borgward	84.000	22.600	700	4,6	1,2	-
Sonstige	800	500	600	-	-	-
Insgesamt:	1.816.800	1.904.000	2.109.200	100	100	100

In den Jahren nach 1959 haben die vier westdeutschen PKW-Großproduzenten Volkswagen, Opel, Ford und Daimler-Benz/Auto-Union ihren gemeinsamen Marktanteil auf über 90 % steigern können. Die Tabelle läßt das Ausscheiden der Borgward-Gruppe erkennen, die bis 1960 die Position des fünftgrößten deutschen PKW-Produzenten einnehmen konnte.

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 74.

II. Die Personenkraftwagenproduzenten Frankreichs

Im Jahre 1959 waren es vier Gesellschaften, die fast 99 % der französischen Kraftwagenproduktion bestritten. Es handelte sich hierbei, aufgezählt in der Reihenfolge ihrer Betriebsgröße, um die staatlichen Renault-Werke, um die Citroen-Werke mit den ihnen angeschlossenen Panhard-Betrieben, um die Simca- und die Peugeot-Werke.

Im folgenden sollen die Marktpositionen der einzelnen Produzenten kurz dargestellt werden.

1. Regie Nationale des Usines Renault, Bilancourt (Seine)

Ein Blick auf die Produktionsziffern der französischen Personenkraftwagenindustrie zeigt, daß die staatlichen Renault-Werke in Bezug auf Herstellungsziffern mit großem Abstand an der Spitze liegen. Im Jahre 1959 konnten von Renault 465.000 Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge hergestellt werden, womit der Anteil an der Gesamtzahl der in Frankreich produzierten Personenkraftwagen bei 41,2 % lag.

2. S.A. André Citroen, Paris
S.A. des Anciennes Etablissements Panhard et Levassor, Paris

Citroen gilt seit über 30 Jahren als prominenter Vertreter des Frontantriebs und später auch als Pionier neuer Federungssysteme.[1)] Mit der Firma Panhard zusammen, einem der ältesten Automobilproduzenten der Welt und seit der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg Hersteller eines etwas ausgefallenen exklusiven kleinen Wagens, sind die Citroen-Werke heute der zweitgrößte Personenkraftwagenproduzent Frankreichs.

Die Panhard-Werke wurden im Jahre 1954 von Citroen übernommen, da die Rentabilität von Panhard infolge zu geringer Produktionszahlen in Frage gestellt war. Durch den Zusammenschluß mit Citroen war es möglich, von Panhard vorübergehend nicht ausnützbare Kapazitätsreserven durch Citroen verwerten zu lassen.

Im Jahre 1959 konnten 213.200 Citroen-Wagen das Werk verlassen, während von Panhard 24.400 Personenkraftwagen hergestellt wurden. Citroen und Panhard zusammen hatten 1959 einen Marktanteil von 21,1 %.

---

1) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue", Bern 1960, S. 195.

3. Société Industrielle de Méchanique et Carosserie Automobile, Simca, Nanterres (Seine)

Simca ist die einzige Firma unter den führenden französischen Automobilproduzenten, die seit ihrem Entstehen unter starkem ausländischen Einfluß gestanden hat und heute sogar hundertprozentig vom Auslandskapital beherrscht wird. Die Simca-Werke waren im Jahre 1924 als Montageabteilung des Fiat-Konzerns gegründet worden. Die Eigenproduktion wurde im Jahre 1934 aufgenommen.[1)]

Die Simca-Werke übernahmen und vergrößerten 1954 die ehemaligen französischen Ford-Werke und einige französische Nutzfahrzeugfirmen.[2)]

Simca erreichte im Jahre 1959 eine fast ebenso hohe Personenkraftwagenproduktionsziffer wie Citroen-Panhard. Es wurden 233.000 Personenkraftwagen hergestellt. Damit betrug der Marktanteil Simcas 20,6 %.

Simca hatte es nach der 1955 erfolgten Übernahme des als zu dieser Zeit unrentabel bekannten französischen Zweiges des Ford-Konzerns in kurzer Zeit fertiggebracht, dem noch von Ford entwickelten Achtzylindermodell zu größeren Verkaufserfolgen zu verhelfen.

4. S.A. des Automobiles Peugeot, Sochaux

Peugeot nimmt seit vielen Jahren den Platz des viertgrößten Personenkraftwagenproduzenten Frankreichs ein. Im Jahre 1959 gelang es der Firma, insgesamt 180.100 Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge herzustellen. Damit betrug der Anteil Peugeots an der französischen Produktion 15,9 %.

Den übrigen Herstellern von Personenkraftwagen - wie Hotchkiss und Facel - verblieben im Jahre 1959 nur ein sehr geringer Marktanteil, der noch unter 1 % lag. Die traditionsreiche Firma Talbot, einst Produzent sportlicher Klassefahrzeuge, hat seit 1957 keine Personenkraftwagen hergestellt.

Die nun folgende Tabelle soll einen Überblick über Herstellungszahlen und Marktanteile der führenden Personenkraftwagenproduzenten Frankreichs in den Jahren 1957, 1958 und 1959 vermitteln.[3)]

---

1) Vgl. Der Volkswirt, Nr. 40, Frankfurt/Main, 4.10.1963, S. 2312.
2) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue", Bern 1960, S. 315.
3) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 65.

	Herstellungszahlen			Anteil an der Gesamtzahl der in Frankreich produzierten PKW in %		
	1957	1958	1959	1957	1958	1959
Renault	269.500	367.700	465.000	36,5	39,2	41,2
Citroen	139.700	178.900	213.200	18,9	19,1	18,9
Panhard	38.000	34.000	24.400	5,1	3,7	2,2
Simca	161.900	199.600	233.000	21,9	21,3	20,6
Peugeot	126.900	145.300	180.100	17,2	15,5	16,0
Sonstige	2.200	12.300	12.300	0,4	1,2	1,1
Insgesamt:	738.200	938.600	1.128.000	100	100	100

Seit 1959 haben sich Produktion und Marktanteile der französischen PKW-Produzenten wie folgt entwickelt:[1)]

	Herstellungszahlen			Anteil an der Gesamtzahl der in Frankreich produzierten PKW in %		
	1960	1961	1962	1960	1961	1962
Renault	465.000	309.700	471.300	40,2	30,3	35,9
Citroen	236.000	255.500	314.200	20,4	25,0	23,9
Panhard	34.100	29.700	33.700	3,0	2,9	2,6
Simca	214.500	208.100	251.300	18,6	20,3	19,2
Peugeot	193.800	213.300	236.300	16,8	20,8	18,0
Sonstige	11.900	7.300	4.900	1,0	0,7	0,4
Insgesamt:	1.155.300	1.023.600	1.311.700	100	100	100

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 74.

Die Tabelle zeigt, daß sich auch in den Jahren nach 1959 bezüglich der Produktionsanteile der 4 Großfirmen an der französischen Gesamt-PKW-Produktion nichts grundlegendes geändert hat. Lediglich im Jahre 1961 mußten die Renault-Werke als größter französischer PKW-Produzent stärkere Einbußen hinnehmen, was mit auf den damaligen plötzlichen Exportrückgang in die USA zurückzuführen war.

III. Die Personenkraftwagenproduzenten Italiens

Die Situation der italienischen Automobilindustrie wird durch die marktbeherrschende Position des Fiat-Konzerns, der im Jahre 1959 fast 88 % der italienischen Personenwagenproduktion bestreiten konnte, bestimmt.

Den Fiat-Werken folgten, aufgezählt in der Reihenfolge ihrer Größe, Alfa-Romeo, die Kleinwagen-Firma Auto-Bianchi und Lancia. Daneben gibt es viele kleinere Automobilhersteller, deren meist sportliche Produkte zwar stückzahlenmäßig kaum ins Gewicht fallen, deren sportliche Erfolge bei Wettbewerben jedoch viel zum Goodwill gegenüber italienischen Automobilprodukten auf internationalen Märkten beigetragen haben. Es seien hier in erster Linie die Firmen Ferrari, Maserati, Abarth und Osca genannt.

Im folgenden sollen die Marktpositionen der einzelnen Personenkraftwagenproduzenten Italiens kurz dargestellt werden.

1. Fiat S. A., Turin

Die Fiat-Werke sind nicht nur die größte italienische Automobilfabrik mit überwiegendem Anteil an der Personenkraftwagenproduktion Italiens, sie sind auch Hersteller zahlreicher anderer Erzeugnisse des Land-, Luft- und Wasserverkehrs und des allgemeinen Maschinenbaus. [1)]

Mit der Breite ihres Produktionsprogrammes und der Vielzahl der angebotenen Modelle stehen die Fiat-Werke nicht nur in Italien an der Spitze aller vergleichbaren Betriebe. Von Fiat wurden in der Katalognummer der Schweizerischen Automobilrevue im Jahre 1959 nicht weniger als 15 verschiedene Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugmodelle angeboten. Während die großen Automobilfabriken aus Rationalisierungsgründen den Weg der Typenbeschränkung beschritten, scheint man bei Fiat gegenteiliger Ansicht zu

1) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue", Bern 1959, S. 119.

sein. Inzwischen wurde das von Fiat angebotene Typen-Programm sogar noch erweitert.

Im Jahre 1959 konnten von den Fiat-Werken 412.700[1] Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge hergestellt werden. Diese Produktionsziffer wurde in diesem Jahr in Europa nur noch vom Volkswagenwerk und knapp von den Renault-Werken überschritten. Vom italienischen Personenkraftwagenmarkt hatte Fiat im Jahre 1959 einen Anteil von 87,7 %.

2. Alfa Romeo, S.p.A., Mailand

Die Alfa Romeo-Werke gelten als einer der bekanntesten Hersteller von Hochleistungsfahrzeugen. Seit 1950 baute diese Firma hauptsächlich sportliche Gebrauchsfahrzeuge.[2]

Alfa Romeo liegt seit vielen Jahren an der Stelle des zweitgrößten Personenkraftwagenproduzenten Italiens. Im Jahre 1959 konnten von dieser Firma 32.100 Fahrzeuge hergestellt werden. Damit hatte Alfa Romeo am italienischen Personenkraftwagenmarkt einen Anteil von 6,8 %.

3. Lancia & Co., Turin

Lancia gilt als Produzent von Klassefahrzeugen mit vielen individuellen Merkmalen.[3] So ist Lancia als Pionier der selbsttragenden Karosserie anzusprechen. Auch eine eigenwillige Vorderradaufhängung gehörte zu den besonderen Konstruktionsmerkmalen der Lancia-Personenkraftwagen. Der bekannte Motorjournalist Seifert bezeichnete Lancia als ein Werk, das durch kultivierten Geschmack und technische Präzision Automobile geschaffen hat, die seit jeher als etwas besonderes galten - als eine glückliche Mischung aus Eleganz und Temperament.[4]

Die Lancia-Werke sind die drittgrößten Automobilproduzenten Italiens. Im Jahre 1959 konnten von Lancia 12.100 Personenkraftwagen hergestellt werden. Das bedeutete für die Firma einen Marktanteil von 2,5 %.

---

1) In dieser Zahl sind die im Ausland aus ausgeführten Teilen hergestellten PKW und Kombinationsfahrzeuge einbezogen.
2) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue", Bern 1959, S. 154.
3) Ebenda.
4) Vgl. Seifert, E.: Lancia, Periodico di Informazione, Heft 1, Turin 1960, S. 9.

Auto-Bianchi S.A., Mailand

Auto-Bianchi ist eine italienische Fahrzeugfabrik, die seit 1957 mit Fiat zusammen eine Kleinwagenproduktion aufgenommen hat.[1] Die mechanischen Fahrzeugteile basieren auf den Aggregaten des "Fiat 500".

Im Produktionsjahr 1959 konnten von dieser Firma 12.700 Fahrzeuge hergestellt werden, was einen Marktanteil von 2,6 % bedeutete.

Automobili Ferrari, Modena

Ferrari ist eine der erfolgreichsten Renn- und Sportwagenfirmen der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg.[2] Daß ein Personenkraftwagenproduzent, dessen billigste Erzeugnisse in der Preislage um 50.000,- DM angeboten werden, keine größeren Produktionszahlen erreichen kann, dürfte leicht verständlich sein. Die Erfolge Ferraris auf internationalen Rennpisten kommen jedoch der gesamten italienischen Automobilindustrie zugute. So erhielt Ferrari auch in Jahren, als es seiner Firma wirtschaftlich nicht sehr gut ging, vom italienischen Automobilklub finanzielle Unterstützung. Diese weitsichtige Maßnahme wurde von der gesamten italienischen Automobilindustrie unterstützt.

Im Jahre 1959 konnten von den Ferrari-Werken 250 Fahrzeuge hergestellt werden.

Officine Alfieri Maserati S.p.A., Modena

Auch die Firma Maserati hat als Hersteller von Sport-, Renn- und Rennsportwagen einen guten Namen.

Maserati konnte im Jahre 1959 250 Fahrzeuge herstellen.

Abarth & Co., Turin

Die Abarth-Werke haben sich auf den Bau von Gran-Turismo Wagen hoher Leistung spezialisiert, die in der Hauptsache von Fiat- oder Alfa Romeo-Modellen abgeleitet sind. Die Firma ist außerdem als Hersteller von Spezialzubehör für sportliche Wagen und als Produzent von Prototypen und Rekordwagen

1) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue", Bern 1959, S. 220.
2) Ebenda Seite 198.

bekannt.[1]

Die Produktionszahlen der Firma Abarth erscheinen in der Statistik nicht. S = sind in der zugrunde gelegten Quelle in den Produktionszahlen von Fiat und Alfa Romeo enthalten.

Die nun folgende Tabelle soll einen Überblick über Herstellungszahlen und Marktanteile der führenden Personenkraftwagenhersteller Italiens vermitteln:[2]

	Herstellungszahlen			Anteil an der Gesamtzahl der in Italien hergestellten PKW in %		
	1957	1958	1959	1957	1958	1959
Fiat	290.400[3]	326.700[3]	412.700[3]	91,2	88,5	87,7
Auto-Bianchi	700	10.900	12.700	0,2	2,9	2,7
Alfa Romeo	16.700	20.600	32.100	5,2	5,6	6,8
Lancia	10.300	10.200	12.100	3,2	2,7	2,5
Ferrari	-	150	250	-	0,1	0,1
Maserati	-	100	250	-		
Sonstige	400	400	600	0,2	0,2	0,2
Insgesamt:	318.500	369.050	470.700	100	100	100

1) Vgl. Katalognummer der "Automobilrevue", Bern 1959, S. 152.
2) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 66.
3) Die Produktionszahlen von Fiat der Jahre 1957, 1958 und 1959 enthalten die im Ausland aus ausgeführten Teilen hergestellten PKW und Kombinationsfahrzeuge.

Produktionszahlen und Marktanteile der italienischen PKW-Produktion konnten sich seit 1959 wie folgt entwickeln:[1)]

	Herstellungszahlen			Anteil an der Gesamtzahl der in Italien hergestellten PKW in %		
	1960	1961	1962	1960	1961	1962
Fiat	466.700	525.100	698.300	83,2	80,5	84,4
Auto Bianchi	14.800	25.600	24.300	2,6	3,9	3,0
Alfa Romeo	57.900	57.200	56.400	10,3	8,8	6,8
Lancia	21.000	27.100	26.600	3,7	4,2	3,2
Ferrari	300	450	450	0,1	0,1	0,1
Maserati	400	450	500			
Sonstige	1.000	16.600	21.000	0,1	2,5	2,5
Insgesamt:	562.100	652.500	827.550	100	100	100

Die Tabelle läßt erkennen, daß sich die marktbeherrschende Position des Fiat-Konzerns auf dem Gebiet der italienischen PKW-Produktion auch nach 1959 erhalten hat.

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S.75.

E. Untersuchung einiger Hauptfaktoren der Produktions- und Absatzbedingungen der Personenkraftwagenindustrie des EWG-Raumes

Zur Analyse der Produktions- und Vertriebsbedingungen für Personenkraftwagen im EWG-Raum sollen Lohnniveau, Materialpreise, Zölle, Einfuhrkontingente und Umsatzbesteuerung in den EWG-Mitgliedstaaten untersucht werden.

I. Das Lohnniveau in den EWG-Staaten

Durchschnittlich erreichen gegenwärtig die Lohnkosten in der Automobilindustrie etwa ein Fünftel der Produktionskosten.[1] Damit nehmen die Löhne trotz fortgeschrittener Mechanisierung und Automatisierung der Automobilherstellung immer noch den Platz eines Hauptkostenfaktors ein.

In den folgenden Ausführungen soll untersucht werden, mit welchen Aufwendungen für Löhne und Lohnnebenkosten pro Arbeitsstunde für die Arbeiter - bzw. Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Arbeitsmonat für die Angestellten - die EWG-Automobilindustrie im Jahre 1959 zu rechnen hatte.

Die Darstellungen beziehen sich auf das Jahr 1959, weil für diesen Zeitraum genaue Unterlagen zur Verfügung standen. Das Statistische Amt der europäischen Gemeinschaften hat die Ergebnisse einer Lohnkostenerhebung veröffentlicht, die für sich beansprucht, den ersten internationalen Lohnkostenvergleich, der auf gemeinschaftlicher Ebene nach identischen objektiven Maßstäben vorgenommen worden ist, darzustellen.[2]

Zunächst sollen einige allgemeine Erläuterungen gegeben werden:

Der Begriff "Arbeiter" bezieht sich auf Arbeitskräfte, die in einem Betrieb angestellt sind, unter Arbeitsvertrag stehen und entweder im Akkordlohn, Stunden- oder Tageslohn bezahlt werden. Meister, Vorarbeiter und das Aufsichtspersonal werden nicht zu den Arbeitern gerechnet, selbst wenn sie auf Stunden oder Tagesbasis entlohnt werden.[3]

Der Begriff "Angestellte" bezieht sich auf alle Beschäftigten, die nicht zu

---

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 23.

2) Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften, Veröffentlichung Nr. 3/1961: Sozialstatistik, Lohnkosten EWG 1959, Brüssel 1961. (Im weiteren Verlauf der Arbeit: EWG-Sozialstatistik).

3) Vgl. EWG-Sozialstatistik, a.a.O., S. 47.

den Arbeitern zählen und in einem Betrieb unter Arbeitsvertrag stehen. In diese Gruppe fallen daher nicht nur Angestellte als solche, sondern auch Vorarbeiter und Meister, das Aufsichtspersonal, die Ingenieure, höhere Angestellte und das leitende Personal der Betriebe. Lediglich der Präsident oder Generaldirektor eines Werkes waren nicht in die Erhebung einbezogen.[1)]

Ebenfalls für alle drei behandelten Länder, Frankreich, Italien und die Bundesrepublik Deutschland, gelten die nachfolgenden Festlegungen.[1)]

Neben dem Direktlohn, der die Bezahlung für tatsächlich geleistete Arbeit umfaßt, nämlich

Zeitlohn,
Akkordlohn,
Leistungslohn,
Teuerungszuschläge,
Überstundenzuschläge,
Zulagen für Nacht- und Sonntagsarbeit,
Funktionsprämien, Verantwortungsprämien, Prämien für schwere, schmutzige und gefährliche Arbeit,
Zahlungen für Ruhetage auf Grund der Arbeitsverkürzung,
Entschädigung für außerhalb des gewöhnlichen Arbeitsplatzes geleistete Arbeiten (Montagekosten),
verschiedene Barzuwendungen,
Verpflegungszulage usw.

waren noch folgende, nicht unbeträchtliche Kostenanteile vom Arbeitgeber zu entrichten:

Prämien und Gratifikationen: das sind freiwillige oder vertragliche Zahlungen, die unter bestimmten Bedingungen oder Umständen geleistet wurden. Ihre Höhe kann vom Arbeitgeber frei bzw. durch Tarifvertrag oder im Verhältnis zur Produktion bzw. zum erzielten Gewinn festgelegt werden, und zwar:

Ergebnisprämien,
Produktivitätsprämien,
Weihnachtsgratifikationen oder Jahresschlußprämien,
Urlaubsprämien
und verschiedene Barentlohnungen.

---

1) Vgl. EWG-Sozialstatistik, a.a.O., S. 47.

Entlohnung für nicht gearbeitete Tage: dazu gehören:

gesetzlicher, vertraglicher oder vom Arbeitgeber freiwillig zugestandener bezahlter Urlaub,

Feiertage und sonstige bezahlte, gesetzlich, vertraglich oder freiwillig gewährte arbeitsfreie Tage,

Entlassungsentschädigungen, Kündigungsabfindungen und Entschädigungen für nicht genommenen Urlaub.

Beiträge zur sozialen Sicherheit:

Diese Gruppe umfaßt die Beiträge der Arbeitgeber zur sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer. Sie setzte sich aus gesetzlichen Beiträgen und konventionellen, vertraglichen oder freiwilligen Leistungen zusammen.

Die gesetzlichen Beiträge bestanden aus:

Leistungen für Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung,

Zahlungen für Betriebsunfälle, Berufskrankheiten und Familienbeihilfen.

Die konventionellen, vertraglichen oder freiwilligen Beiträge zur sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer setzten sich aus Zahlungen

für Betriebs- und Industriekassen,
für zusätzliche Versicherungen oder Altersversorgung,
für vertragliche Familienleistungen,
oder für sonstige Familienzulagen

zusammen.

Steuern sozialer Art:

Diese Position umfaßt die in Frankreich vom Arbeitgeber zu zahlenden Lohnsteuern und Lohnabgaben.

Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung:

Das sind Ausgaben der Arbeitgeber, die mit der Neueinstellung von Arbeitskräften in Zusammenhang stehen. Dazu gehören außerdem bestimmte Zahlungen wie Trennungsentschädigungen und Reisevergütungen, die an Arbeitnehmer, deren Wohnort vom Arbeitsplatz entfernt liegt, bezahlt werden.

Naturalleistungen:

Man unterscheidet hier folgende Formen von Naturalleistungen:

Deputate (Kohle, Koks, Gas, Strom),
Wohnung,
Mietbeihilfen,
Wohnungsentschädigungen und
Naturalleistungen, wie Getränke, Nahrungsmittel, Schuhe oder Kleider.

Sonstige Sozialbeiträge:
In diese Gruppe fallen die Entlohnung, die Beiträge zur sozialen Sicherheit und die Familienbeihilfen für das Personal der Sozialabteilungen. Außerdem wurden hier die diesem Personal gewährten Naturalleistungen oder entsprechende Ausgleichsentschädigungen verrechnet.

Weiterhin gehörten zu dieser Gruppe:
Beihilfen für soziale und medizinische Einrichtungen, wie Kantinen, Gesundheitswesen, Ferienheime, Freizeitgestaltung,
Stipendien,
Beihilfen für kulturelle Zwecke,
Kosten für die Beförderung von Arbeitskräften
und verschiedene tarifliche, vertragliche, freiwillige und außerordentliche Sozialaufwendungen.

1. Das Lohnniveau in der Bundesrepublik Deutschland

Bei der Herstellung von Personenkraftwagen hatte die westdeutsche Automobilindustrie im Jahre 1959 mit den folgenden durchschnittlichen Aufwendungen für Löhne und Lohnnebenkosten pro Arbeitsstunde für die Arbeiter bzw. Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Arbeitsmonat für die Angestellten zu rechnen.

Aufwendungen für Löhne und Lohnnebenkosten der Arbeiter pro Stunde in der deutschen Automobilindustrie

Die Zusammensetzung der Gesamtlohnaufwendungen für Arbeiter in der deutschen Automobilindustrie soll in der folgenden Tabelle Seite 71 gezeigt werden.

Ein wichtiges Kennzeichen der Tabelle ist es, daß von der Automobilindustrie in der Bundesrepublik Deutschland neben dem Direktlohn noch die folgenden, nicht unbeträchtlichen, Lohnnebenkostenanteile zu entrichten waren, und zwar:
Prämien und Gratifikationen,
Entlohnung für nicht gearbeitete Tage,
Beiträge zur sozialen Sicherheit der Arbeiter,
Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung,
Naturalleistungen
und sonstige Sozialleistungen.

Aufwendungen der deutschen Automobilindustrie für Löhne und Lohnnebenkosten der Arbeiter pro Stunde.[1)]

Rubriken	Betrag in DM	Anteil am Gesamtlohnaufwand
I. Direktlohn	2,85	68,36 %
II. Prämien und Gratifikationen	-,16	3,88 %
III. Entlohnung für nicht gearbeitete Tage	-,31	7,51 %
IV. Beiträge zur sozialen Sicherheit	-,67	16,04 %
1. Gesetzliche Beiträge	-,50	11,97 %
davon:		
a) Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung	-,41	9,82 %
b) Betriebsunfälle und Berufskrankheiten	-,03	0,78 %
c) Familienbeihilfen	-,05	1,18 %
d) andere gesetzliche Beiträge	-,01	0,19 %
2. Konventionelle, vertragliche oder freiwillige Beiträge	-,17	4,07 %
V. Steuern sozialer Art		
VI. Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung	-,06	1,52 %
VII. Naturalleistungen	-,03	-,76 %
VIII. Sonstige Sozialbeiträge	-,08	1,93 %
Gesamtsumme:	4,16	100 %

1) Vgl. EWG-Sozialstatistik, a.a.O., S. 162 und S. 164.

Bevor auf die Höhe der einzelnen Lohnpositionen eingegangen wird soll festgestellt werden, daß in der Bundesrepublik dem Direktlohn der Automobilarbeiter in Höhe von DM 2,85 Lohnnebenkosten in Höhe von DM 1,31 gegenüberstanden. Anteilsmäßig waren das 68,36 % Direktlohn zu 31,64 % Lohnnebenkosten.

Dem Wert nach machten die einzelnen Positionen der Lohnnebenkosten folgende Beträge aus:

Den größten Teil nahmen die Beiträge zur sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer ein. Hierfür wurden DM 0,67 oder 16,04 % pro Arbeitsstunde ausgegeben.

Den Hauptteil dieser Beiträge zur sozialen Sicherheit füllten die gesetzlichen Beiträge mit DM 0,50 oder 11,97 % aus.

Davon entfielen auf Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung DM 0,41 (9,82 %), auf Familienbeihilfen 0,05 DM (1,18 %), auf Zahlungen für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten DM 0,03 (0,78 %) und für sonstige gesetzliche Beiträge DM 0,01 oder 0,19 %.

Der Rest der Beiträge zur sozialen Sicherheit der deutschen Automobilarbeiter entfiel auf die konventionellen, vertraglichen oder freiwilligen Zahlungen in Höhe von DM 0,17 oder 4,07 %.

Den zweitgrößten Anteil der Lohnnebenkosten beanspruchten die Zahlungen für die Entlohnung nicht gearbeiteter Tage in Höhe von DM 0,31 oder 7,51 %.

Die Bezahlung von Prämien und Gratifikationen erforderte Aufwendungen in Höhe von DM 0,16 oder 3,88 %.

Dazu kamen noch drei kleinere Ausgabeposten für Lohnnebenkosten, die insgesamt DM 0,17 oder 4,21 % ausmachten, und zwar:

Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung von Arbeitskräften: DM 0,06 oder 1,52 %,
Naturalleistungen im Wert von DM 0,03 oder 0,76 % und
sonstige Sozialleistungen in Höhe von DM 0,08 oder 1,93 %.

Insgesamt wurden von der deutschen Automobilindustrie für Löhne und Lohnnebenkosten pro Arbeitsstunde DM 4,16 ausgegeben.

Aufwendungen der deutschen Automobilindustrie für Gehälter und Gehaltsnebenkosten der Angestellten pro Arbeitsmonat

Die Zusammensetzung der Gesamtgehaltsaufwendungen für Angestellte der Automobilindustrie in der Bundesrepublik Deutschland zeigt die nachstehende Tabelle Seite 73.

Die Aufwendungen der Automobilproduzenten in der Bundesrepublik Deutschland für Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Monat (für Angestellte)[1]

Rubriken	Betrag in DM	Anteil am Gesamtlohnaufwand
I. Direktgehalt	722,00	68,58 %
II. Prämien und Gratifikationen	41,00	3,91 %
III. Entlohnung für nicht gearbeitete Tage	76,00	7,22 %
IV. Beiträge zur sozialen Sicherheit	166,00	15,75 %
1. Gesetzliche Beiträge	99,00	9,42 %
davon:		
a) Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung	85,00	8,06 %
b) Betriebsunfälle und Berufskrankheiten	5,00	0,53 %
c) Familienbeihilfen	8,00	0,76 %
d) Andere gesetzliche Beiträge	1,00	0,07 %
2. Konventionelle, vertragliche oder freiwillige Beiträge	67,00	6,33 %
V. Steuern sozialer Art		
VI. Aufwendungen für die Neueinstellungen und Berufsausbildung	20,00	1,92 %
VII. Naturalleistungen	3,00	0,29 %
VIII. Sonstige Sozialbeiträge	25,00	2,33 %
Gesamtsumme:	1.053,00	100,00 %

1) Vgl. EWG-Sozialstatistik, a.a.O., S. 165 und S. 167.

Bei den Gehältern der Angestellten in der westdeutschen Automobilindustrie lagen die Gehaltsnebenkosten im Verhältnis zum Direktgehalt auf ähnlicher Höhe wie beim Arbeitslohn. Dem monatlichen Direktgehalt des Durchschnittsangestellten in Höhe von DM 722,00 standen Gehaltsnebenkosten in Höhe von DM 331,00 gegenüber. Anteilsmäßig waren das 68,58 % Direktgehalt zu 31,42 % Gehaltsnebenkosten.

Die Gehaltsnebenkosten der deutschen Automobilindustrie setzten sich aus denselben Abgabearten oder Zusatzzahlungen wie die Lohnnebenkosten bei den Arbeiterlöhnen zusammen. [1)]

Dem Wert nach machten die einzelnen Positionen der Gehaltsnebenkosten folgende Beträge aus:

Der größte Teil der Nebenkosten entfiel auf Beiträge zur sozialen Sicherheit der Angestellten, für die insgesamt monatlich DM 166,00 (15,75 %) ausgegeben wurden.

Den Hauptteil der Beiträge zur sozialen Sicherheit füllten auch bei den Gehaltsaufwendungen die gesetzlichen Beiträge mit insgesamt DM 99,00 (9,42 %) aus.

Davon wiederum entfielen auf Zahlungen für Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung DM 85,00 oder 8,06 %, auf Familienbeihilfen DM 8,00 oder 0,76 %, auf Zahlungen für Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten DM 5,00 (0,53 %) und auf sonstige gesetzliche Beiträge DM 1,00 (0,7 %).

Der kleinere Teil der Beiträge zur sozialen Sicherheit der Angestellten entfiel auf tarifliche, vertragliche oder freiwillige Beiträge. Das waren DM 67,00 oder 6,33 % pro Arbeitsmonat.

Den zweitgrößten Anteil an den Gehaltsnebenkosten der deutschen Automobilindustrie beanspruchte die Entlohnung nicht gearbeiteter Tage im Betrage von DM 76,00 oder 7,22 %.

Ein Betrag von DM 41,00 oder 3,91 % entfiel auf die Zahlung von Prämien und Gratifikationen.

Dazu kamen in der deutschen Automobilindustrie noch drei kleinere Beträge an Gehaltsnebenkosten für Angestellte in Höhe von insgesamt DM 48,00 oder 4,54 %. Sie bestanden aus:

---

1) Vgl. S. 70.

Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung von Angestellten in Höhe von DM 20,00 oder 1,92 %, Naturalleistungen im Wert von DM 3,00 oder 0,29 % und schließlich aus sonstigen Sozialbeiträgen in Höhe von DM 25,00 oder 2,33 %.

Insgesamt wurden von der westdeutschen Automobilindustrie für Gehälter und Gehaltsnebenkosten der Angestellten pro Arbeitsmonat DM 1.053,00 ausgegeben.

2. Das Lohnniveau in Frankreich

Die französische Automobilindustrie hatte im Jahr 1959 bei der Personenwagenproduktion mit den im folgenden beschriebenen durchschnittlichen Aufwendungen für Löhne und Lohnnebenkosten pro Arbeitsstunde für Arbeiter bzw. für Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Arbeitsmonat für die Angestellten zu rechnen.

Aufwendungen für Löhne und Lohnnebenkosten der Arbeiter pro Stunde in der französischen Automobilindustrie

Die Zusammensetzung der Gesamtlohnaufwendungen für Arbeiter pro Arbeitsstunde zeigt die nachstehende Tabelle Seite 76.

Die Tabelle läßt erkennen, daß auch in der französischen Automobilindustrie neben dem Direktlohn folgende, nicht unbeträchtliche, Lohnnebenkostenanteile zu entrichten waren, und zwar:

Prämien und Gratifikationen,
Entlohnung für nicht gearbeitete Tage wie Urlaub oder gesetzliche Feiertage,
Beiträge zur sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer,
Steuern sozialer Art, als Lohnsteuer erhoben,
Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung von Arbeitskräften,
Naturalleistungen und
sonstige Sozialbeiträge.

Bevor auf die Höhe der einzelnen Lohnpositionen eingegangen wird soll hervorgehoben werden, daß dem Direktlohn in Höhe von ffrs. 299,59 (DM 2,55) insgesamt Nebenkosten in Höhe von ffrs. 230,82 (DM 1,96) gegenüberstanden. Anteilsmäßig waren es 56,48 % Direktlohn zu 43,52 % Lohnnebenkosten.

Dem Wert nach machten die einzelnen Positionen der Lohnnebenkosten folgende Beträge aus:

Die Aufwendungen der französischen Automobilproduzenten
für Löhne und Lohnnebenkosten je Stunde (für Arbeiter) [1]

Rubriken	Betrag in ffrs.	Betrag in DM [2]	Anteil am Gesamtlohnaufwand
I. Direktlohn	299,59	2,55	56,48 %
II. Prämien und Gratifikationen	40,14	-,34	7,57 %
III. Entlohnung für nicht gearbeitete Tage	33,82	-,29	6,38 %
IV. Beiträge zur sozialen Sicherheit	102,52	-,87	19,33 %
1. Gesetzliche Beiträge	90,05	-,76	16,98 %
davon:			
a) Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung	38,97	-,33	7,35 %
b) Betriebsunfälle und Berufskrankheiten	9,89	-,08	1,86 %
c) Familienbeihilfen	41,19	-,35	7,77 %
d) Andere gesetzliche Beiträge	-,--	-,--	-,--
2. Konventionelle, vertragliche oder freiwillige Beiträge	12,47	-,11	2,35 %
V. Steuern sozialer Art (Lohnsteuer)	18,82	-,16	3,55
VI. Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung	6,40	-,05	1,21 %
VII. Naturalleistungen	8,14	-,07	1,53 %
VIII. Sonstige Sozialbeiträge	20,98	-,18	3,95 %
Gesamtsumme:	530,41	4,51	100 %

1) Vgl. EWG-Sozialstatistik, a.a.O., S. 162 und S. 164.

2) Die Umrechnung erfolgte vom Verfasser nach dem Devisenmittelkurs vom 30.12.1959, nach welchem ffrs. 1.000,- DM 8,51 entsprachen.

Den größten Teil umfaßten die Beiträge zur sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer, für die ffrs. 102,52 (DM 0,87), prozentual 19,33 %, ausgegeben wurden.

Den Hauptteil der Beiträge zur sozialen Sicherheit füllten die gesetzlichen Beiträge mit ffrs. 90,05 (DM 0,76) aus. Das waren 16,98 % der Gesamtlohnaufwendungen.

Davon entfielen auf Familienbeihilfen ffrs. 41,19 (DM 0,35) oder 7,77 %, auf Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung ffrs. 38,97 (DM 0,33) oder 7,35 % und auf Zahlungen für Betriebsunfälle und Berufskrankheiten ffrs. 9,89 (DM 0,08) oder 1,86 %.

Der Rest der Beiträge zur sozialen Sicherheit der Automobilarbeiter entfiel auf die konventionellen, vertraglichen oder freiwilligen Zahlungen. Das waren ffrs. 12,47 (DM 0,11) oder 2,35 %.

Den zweitgrößten Anteil an den Lohnnebenkosten der französischen Automobilproduzenten beanspruchten die Zahlungen für Prämien und Gratifikationen. Hierfür wurden ffrs. 40,14 (DM 0,34) ausgegeben. Prozentual betrugen diese Kosten 7,57 % der Gesamtaufwendungen für Löhne und Lohnnebenkosten.

Ein Betrag in Höhe von ffrs. 33,82 (DM 0,29) oder 6,38 % entfiel auf die Entlohnung nicht gearbeiteter Tage.

Dazu kamen noch vier kleinere Beträge an Lohnnebenkosten, die insgesamt 10,24 % ausmachten, und zwar:

Steuern sozialer Art in Form von Lohnsteuer: ffrs. 18,82 (DM 0,16) oder 3,55 %,
Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung von Arbeitern: ffrs. 6,40 (DM 0,05) oder 1,21 %, Naturalleistungen im Wert von ffrs. 8,14 (DM 0,07) oder 1,53 %
und schließlich sonstige Sozialbeiträge in Höhe von ffrs. 20,98 (DM 0,18) oder 3,95 %.

Insgesamt wurden von der französischen Automobilindustrie für Löhne und Lohnnebenkosten der Arbeiter je Arbeitsstunde ffrs. 530,41 (DM 4,51) aufgewendet.

Die Aufwendungen der französischen Automobilindustrie für Gehälter und Gehaltsnebenkosten ihrer Angestellten pro Arbeitsmonat

Die Zusammensetzung der durchschnittlichen Gehaltsaufwendungen der französischen Automobilindustrie für ihre Angestellten pro Arbeitsmonat soll in der nachstehenden Tabelle dargestellt werden.

Die Aufwendungen der französischen Automobilproduzenten für Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Monat (für Angestellte)[1]

Rubriken	Betrag in ffrs.	Betrag in DM[2]	Anteil am Gesamtlohnaufwand
I. Direktgehalt	95.800,-	814,01	61,59 %
II. Prämien und Gratifikationen	11.713,-	99,53	7,53 %
III. Entlohnung für nicht gearbeitete Tage	10.419,-	88,53	6,70 %
IV. Beiträge zur sozialen Sicherheit	23.002,-	195,45	14,79 %
1. Gesetzliche Beiträge	16.580,-	140,88	10,66 %
davon:			
a) Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung	7.343,-	62,39	4,72 %
b) Betriebsunfälle und Berufskrankheiten	1.831,-	15,56	1,18 %
c) Familienbeihilfen	7.406,-	62,93	4,76 %
d) Andere gesetzliche Beiträge	-,-	-,--	-,--
2. Konventionelle, vertragliche oder freiwillige Beiträge	6.422,-	54,57	4,13 %
V. Steuern sozialer Art (Lohnsteuer)	6.349,-	53,95	4,08 %
VI. Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung	3.483,-	29,60	2,24 %
VII. Naturalleistungen	996,-	8,46	-,64 %
VIII. Sonstige Sozialbeiträge	3.781,-	32,13	2,43 %
Gesamtsumme:	155.543,-	1.321,66	100 %

1) Vgl. EWG-Sozialstatistik, a.a.O., S.165 und S. 167.

2) Die Umrechnung erfolgte vom Verfasser nach dem Devisenmittelkurs vom 30.12.1959, nach welchem ffrs. 1.000,- DM 8,51 entsprachen.

Bei den Gehältern der französischen Angestellten der Automobilindustrie waren die Gehaltsnebenkosten im Verhältnis zum Direktgehalt etwas niedriger als beim Arbeitslohn der Stundenlohnbeschäftigten. Dem Direktgehalt in Höhe von monatlich ffrs. 95.800,- (DM 814,01) standen insgesamt Nebenkosten in Höhe von ffrs. 59.743,- (DM 507,65) gegenüber. Anteilsmäßig waren das 61,59 % Direktgehalt zu 38,41 % Gehaltsnebenkosten.

Die Gehaltsnebenkosten für Angestellte setzten sich aus denselben Abgabearten bzw. Zusatzzahlungen wie die Lohnnebenkosten bei den Arbeiterlöhnen zusammen.[1)]

Dem Wert nach machten die einzelnen Positionen der Gehaltsnebenkosten folgende Beträge aus:

Den größten Teil beanspruchten die Beiträge zur sozialen Sicherheit der Angestellten, für die monatlich ffrs. 23.002,- (DM 195,45) ausgegeben wurden. Das waren 14,79 %.

Den Hauptteil der Beiträge zur sozialen Sicherheit nahmen die gesetzlichen Beiträge mit ffrs. 16.580,- (DM 140,88) ein. Das waren 10,66 % der Gesamtgehaltsaufwendungen.

Davon entfielen auf Familienbeihilfen ffrs. 7.406,- (DM 62,93) oder 4,76 %, auf Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung ffrs. 7.343,- (DM 62,39) oder 4,72 % und auf Zahlungen für Betriebsunfälle und Berufskrankheiten der Rest von ffrs. 1.831,- (DM 15,56) oder 1,18 %.

Ein kleinerer Teil der Beiträge zur sozialen Sicherheit der Angestellten der französischen Automobilindustrie entfiel auf die konventionellen, vertraglichen oder freiwilligen Zahlungen. Das waren ffrs. 6.422,-- (DM 54,57) oder 4,13 %.

Den zweitgrößten Anteil der Gehaltsnebenkosten der französischen Automobilproduzenten beanspruchten Zahlungen für Prämien und Gratifikationen. Hierfür wurden ffrs. 11.713,- (DM 99,53) ausgegeben. Prozentual betrugen diese Kosten 7,53 % der Gehaltsaufwendungen für Gehälter und Gehaltsnebenkosten.

Ein Betrag von ffrs. 10.419,- (DM 88,53) oder 6,70 % entfiel auf die Entlohnung nicht gearbeiteter Urlaubszeit oder gesetzlicher Feiertage.

---

1) Vgl. S. 75.

Dazu kamen noch vier kleinere Beträge an Lohnnebenkosten, deren Einzelanteile jeweils unter 5 % lagen. Insgesamt machten diese Ausgaben 9,39 % aus. Sie bestanden aus:

Steuern sozialer Art in Höhe von ffrs. 6.349,- (DM 53,95) oder 4,08 %,
Aufwendungen für die Neueinstellungen oder Berufsausbildung der Angestellten in Höhe von ffrs. 3.483,- (DM 29,60) oder 2,24 %,
Naturalleistungen im Wert von ffrs. 996,- (DM 8,46) oder 0,64 %
und schließlich den sonstigen Sozialbeiträgen in Höhe von ffrs. 3.781,- (DM 32,13) oder 2,43 %.

Insgesamt wurden von der französischen Automobilindustrie für Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Arbeitsmonat für die Angestellten ffrs. 155.543,- (DM 1.321,66) ausgegeben.

3. Das Lohnniveau in Italien

Bei der Herstellung von Personenkraftwagen hatte die italienische Automobilindustrie im Jahre 1959 mit den folgenden durchschnittlichen Aufwendungen für Löhne und Lohnnebenkosten pro Arbeitsstunde für die Arbeiter bzw. für Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Arbeitsmonat für die Angestellten zu rechnen.

Aufwendungen der italienischen Automobilindustrie für Löhne und Lohnnebenkosten der Arbeiter pro Stunde

Die Zusammensetzung der Gesamtlohnaufwendungen für Arbeiter pro Arbeitsstunde zeigt nachstehende Tabelle Seite 81.

Ein wichtiges Kennzeichen der Tabelle ist es, daß auch von der italienischen Automobilindustrie neben dem Direktlohn noch folgende, nicht unberächtliche, Lohnnebenkostenanteile zu entrichten waren, und zwar:

Prämien und Gratifikationen,
Entlohnung für nicht gearbeitete Tage wie Urlaub oder gesetzliche Feiertage,
Beiträge zur sozialen Sicherheit,
Steuern sozialer Art, in Italien als Zahlungen für den Wohnungsbaufonds "INA CASA" zu entrichten,
Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung,
Naturalleistungen und
sonstige Sozialbeiträge.

Die Aufwendungen der italienischen Automobilproduzenten
für Löhne und Lohnnebenkosten je Stunde (für Arbeiter)[1]

Rubriken	Betrag in Lit.	Betrag in DM[2]	Anteil am Gesamtlohnaufwand
I. Direktlohn	284,90	1,91	46,87 %
II. Prämien und Gratifikationen	97,90	-,66	16,15 %
III. Entlohnung für nicht gearbeitete Tage	55,10	-,37	9,08 %
IV. Beiträge zur sozialen Sicherheit	137,90	-,93	22,74 %
1. Gesetzliche Beiträge	130,50	-,88	21,52 %
davon:			
a) Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung	77,80	-,52	12,83 %
b) Betriebsunfälle und Berufskrankheit	8,20	-,06	1,35 %
c) Familienbeihilfen	43,90	-,30	7,24 %
d) Andere gesetzliche Beiträge	-,60	-,02	0,10 %
2. Konventionelle, vertragliche oder freiwillige Beiträge	7,40	-,05	1,22 %
V. Steuern sozialer Art	4,40	-,03	0,72 %
VI. Aufwendungen für Neueinstellung und Berufsausbildung	3,60	-,02	0,59 %
VII. Naturalleistungen	2,70	-,02	0,45 %
VIII. Sonstige Sozialbeiträge	20,00	-,13	3,30 %
Gesamtsumme:	606,50	4,07	100 %

1) Vgl. EWG-Sozialstatistik, a.a.O., S. 162 und S. 164.

2) Die Umrechnung erfolgte vom Verfasser nach dem Devisenmittelkurs vom 30.12.1959, nach welchem Lit. 1.000,- DM 6,72 entsprachen.

Bevor auf die Höhe der einzelnen Lohnpositionen eingegangen wird, soll hervorgehoben werden, daß dem Direktlohn in Höhe von Lit. 284,90 (DM 1,91) insgesamt Nebenkosten in Höhe von Lit. 321,60 (DM 2,16) gegenüberstanden. Anteilsmäßig waren das 46,97 % Direktlohn zu 53,03 % Lohnnebenkosten. Diese Zahlen lassen erkennen, daß in Italien, im Gegensatz zu der Bundesrepublik und Frankreich, die zusammengefaßten Lohnnebenkosten sogar höher lagen als der Direktlohn.

Dem Wert nach machten die einzelnen Positionen der Nebenkosten folgende Beträge aus:

Den größten Teil der Lohnnebenkosten umfaßten auch in Italien wieder die Beiträge zur sozialen Sicherheit der Arbeitnehmer, für die Lit. 137,90 (DM 0,93) ausgegeben wurden; das waren 22,74 %.

Den Hauptteil der Beiträge zur sozialen Sicherheit füllten die gesetzlichen Beiträge mit Lit. 130,50 (DM 0,88) aus. Das waren 21,52 % der Gesamtlohnaufwendungen.

Davon wiederum entfielen auf Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung Lit. 77,80 (DM 0,52) oder 12,83 %, auf Familienbeihilfen Lit. 43,90 (DM 0,30) oder 7,24 % und auf Leistungen für Betriebsunfälle und Berufskrankheiten Lit. 8,20 (DM 0,06) oder 1,35 %.

Der Rest der Beiträge zur sozialen Sicherheit der italienischen Automobilarbeiter entfiel auf die konventionellen, vertraglichen oder freiwilligen Zahlungen. Das waren Lit. 7,40 (DM 0,05) oder 1,22 %.

Den zweitgrößten Anteil der Lohnnebenkosten der italienischen Automobilproduzenten beanspruchten die Zahlungen für Prämien und Gratifikationen. Hierfür wurden Lit. 97,90 (DM 0,66) ausgegeben. Prozentual betrugen diese Kosten 16,15 % der Gesamtaufwendungen für Löhne und Lohnnebenkosten.

Die Entlohnung für nicht gearbeitete Tage erforderte Aufwendungen in Höhe von Lit. 55,10 (DM 0,37) oder 9,08 %.

Dazu kamen noch vier kleinere Beträge an Lohnnebenkosten, die insgesamt Lit. 30,70 (DM 0,20) oder 5,06 % ausmachten, und zwar:

Steuern sozialer Art in Form der Wohnungsbauabgabe "INA CASA" Lit. 4,40 (DM 0,03) oder 0,72 %,
Naturalleistungen im Wert von Lit. 2,70 (DM 0,02) oder 0,45 %
und schließlich sonstige Sozialbeiträge in Höhe von Lit. 20,00 (DM 0,13) oder 3,30 %.

Insgesamt wurden von der italienischen Automobilindustrie für Löhne und Lohnnebenkosten der Arbeiter je Arbeitsstunde Lit. 606,50 (DM 4,07) ausgegeben.

Aufwendungen der italienischen Automobilindustrie für Gehälter und Gehaltsnebenkosten der Angestellten pro Arbeitsmonat

Die Zusammensetzung der Gesamtgehaltsaufwendungen für Angestellte der italienischen Automobilindustrie pro Arbeitsmonat zeigt die nachstehende Tabelle Seite 84.

Bei den Gehältern der italienischen Automobilindustrieangestellten lagen die Gehaltsnebenkosten im Verhältnis zum Direktgehalt etwas niedriger als die Lohnnebenkosten beim Arbeitslohn der italienischen Automobilarbeiter.

Dem monatlichen Direktgehalt in Höhe von Lit. 95.660,-- (DM 642,84) standen insgesamt Nebenkosten von Lit. 82.249,- (DM 552,72) gegenüber. Anteilsmäßig waren das 53,77 % Direktgehalt zu 46,23 % Gehaltsnebenkosten.

Die Gehaltsnebenkosten der italienischen Automobilindustrieangestellten setzten sich aus denselben Abgabearten oder Zusatzzahlungen wie die Lohnnebenkosten bei den Arbeiterlöhnen zusammen.[1)]

Dem Wert nach machten die einzelnen Positionen der Gehaltsnebenkosten folgende Beträge aus:

Den größten Teil beanspruchten auch hier die Beiträge zur sozialen Sicherheit der Angestellten, für die insgesamt monatlich Lit. 30.630,- (DM 205,83) ausgegeben wurden; das waren 17,22 %.

Den Hauptteil der Beiträge zur sozialen Sicherheit füllten die gesetzlichen Beiträge mit Lit. 28.894,- (DM 194,17) aus. Das waren 16,24 % der Gesamtaufwendungen.

Davon entfielen auf Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung Lit. 19.298,- (DM 129,68) oder 10,85 %, auf Familienbeihilfen Lit. 8.139,- (DM 54,69) oder 4,57 %, auf Zahlungen für Betriebsunfälle oder Berufskrankheiten Lit. 374,- (DM 2,51) und auf sonstige Beiträge Lit. 1.083,- (DM 7,29) oder 0,61 %.

Ein kleinerer Teil der Beiträge zur sozialen Sicherheit der Angestellten der italienischen Automobilindustrie entfiel auf die konventionellen, vertraglichen oder freiwilligen Zahlungen. Das waren Lit. 1.736,- (DM 11,67) oder 0,98 %.

---

1) Vgl. S. 80.

Die Aufwendungen der italienischen Automobilproduzenten für Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Monat (für Angestellte)[1)]

Rubriken	Betrag in Lit.	Betrag in DM[2)]	Anteil am Gesamtlohnaufwand
I. Direktgehalt	95.660,-	642,84	53,77 %
II. Prämien und Gratifikationen	17.159,-	115,31	9,64 %
III. Entlohnung für nicht gearbeitete Tage	29.108,-	195,61	16,36 %
IV. Beiträge zur sozialen Sicherheit	30.630,-	205,83	17,22 %
1. Gesetzliche Beiträge	28.894,-	194,17	16,24 %
davon:			
a) Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- und Arbeitslosenversicherung	19.298,-	129,68	10,85 %
b) Betriebsunfälle und Berufskrankheiten	374,-	2,51	0,21 %
c) Familienbeihilfen	8.139,-	54,69	4,57 %
d) Andere gesetzliche Beiträge	1.083,-	7,29	0,61 %
2. Konventionelle, vertragliche oder freiwillige Beiträge	1.736,-	11,67	0,98 %
V. Steuern sozialer Art	1.254,-	8,43	0,71 %
VI. Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung	701,--	4,71	0,39 %
VII. Naturalleistungen	365,-	2,45	0,21 %
VIII. Sonstige Sozialbeiträge	3.032,-	20,38	1,70 %
Gesamtsumme:	177.909,--	1.195,56	100 %

1) Vgl. EWG-Sozialstatistik, a.a.O., S. 165 und S. 167.

2) Die Umrechnung erfolgte vom Verfasser nach dem Devisenmittelkurs vom 30.12.1959, nach welchem Lit. 1.000,-- DM 6,72 entsprachen.

Den zweitgrößten Anteil der Gehaltsnebenkosten der italienischen Automobilindustrie beanspruchte die Entlohnung nicht gearbeiteter Tage wie Urlaub oder gesetzliche Feiertage. Hierfür wurden Lit. 29.108 (DM 195,61) ausgegeben. Prozentual betrugen diese Kosten 16,36 % der Gesamtaufwendungen für Gehälter und Gehaltsnebenkosten.

Der Betrag von Lit. 17.159,- (DM 115,31) oder 9,64 % entfiel auf die Zahlung von Prämien und Gratifikationen.

Dazu kamen auch in Italien noch vier kleinere Beträge an Lohnnebenkosten, deren Anteil am Gesamtlohnaufwand 3,01 % ausmachte. Sie bestanden aus:

Steuern sozialer Art in Höhe von Lit. 1.254,- (DM 8,43) oder 0,71 %,
Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung der Angestellten in Höhe von Lit. 701,- (DM 4,71) oder 0,39 %,
Naturalleistungen im Wert von Lit. 365,- (DM 2,45) oder 0,21 %.
und schließlich den sonstigen Sozialbeiträgen in Höhe von Lit. 3.032,- (DM 20,38) oder 1,70 %.

Insgesamt wurden von der italienischen Automobilindustrie für Gehälter und Gehaltsnebenkosten je Arbeitsmonat pro Angestellten Lit. 177.909,- (DM 1.195,56) ausgegeben.

II. Die Materialpreise in den EWG-Staaten

Die Rohmaterialien bilden heute bei der Automobilproduktion den Hauptbestandteil der durchschnittlichen Produktionskosten.[1)]

Um einen Begriff geben zu können, welchen Umfang die Materialkosten bei der Personenwagenproduktion einnehmen, wurde von den Lloyd-Motorenwerken die Aufteilung der Materialkosten für den heute nicht mehr hergestellten Fahrzeugtyp "Alexander TS" dem Verfasser zur Verfügung gestellt.

Bei diesem Kleinwagen mit einem Hubraum von 0,6 Liter betrug der prozentuale Anteil der Fertigungsmaterialkosten an den Werkselbstkosten (Herstellungskosten + Verwaltungs- und Vertriebskosten) 69 %.

Die prozentuale Aufteilung der Fertigungsmaterialkosten nach Materialsorten setzte sich wie folgt zusammen:

---

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 23.

Art des Materials:	% Anteil
Stahl	44,8 %
Grau- und Temperguß	2,0 %
Leichtmetallguß	5,5 %
Bereifung und Gummiprofile	9,5 %
Lacke, Lösemittel und Kleber	3,4 %
Kunststoffe	1,4 %
Textilien	2,4 %
Verglasung	1,8 %
Buchenholz	0,1 %
Pappe	0,3 %
Elektrische Ausrüstung einschließlich Kabel und Batterien	9,9 %
Diverse	18,9 %
	100,0 %

Es darf davon ausgegangen werden, daß diese Aufteilung der Fertigungsmaterialkosten mit kleineren Abweichungen auch für andere europäische Fahrzeugtypen der Klein- und Mittelwagenklasse übernommen werden kann.

Für die in geringerer Stückzahl hergestellten schweren Personenkraftwagen größeren Hubraums und die Sportwagen kann eine etwas andere Zusammensetzung des prozentualen Anteils der Fertigungsmaterialkosten an den Werkselbstkosten angenommen werden. So ist zwar bekannt, daß bei industriellen Fertigwaren mit steigendem Gewicht des Produkts im allgemeinen die Lohnanteile an den Gesamtkosten relativ sinken, während die Materialkostenanteile zunehmen, doch sind die Voraussetzungen bei der Produktion von Personenkraftwagen anders geartet. Beim größeren Wagen sind die Serien im allgemeinen kleiner, und die Ausstattung ist teurer, da die Ansprüche der Kundschaft höher liegen. So nehmen beim größeren Personenwagen und beim Sportwagen die Materialkosten gegenüber den Lohnkosten einen geringeren Anteil an den Werkselbstkosten ein, da bei diesen Fahrzeugtypen die Bearbeitungskosten des Ausgangsmaterials durch den Aufwand an qualitativ hochwertiger handwerklicher Fertigung stärker ins Gewicht fallen als beim Großserienwagen.

Beim sportlichen Personenkraftwagen ist außerdem eine veränderte Zusammensetzung der prozentualen Aufteilung des Fertigungsmaterials durch die häufigere Verwendung von Leichtmetallteilen zur Gewichtsverminderung der Fahrzeuge anzunehmen. Bei einem Kraftwagen können durchschnittlich 100 - 200 kg Gußeisen durch 30 - 40 kg Leichtmetall ersetzt werden. Damit können durch

den Einsatz von Leichtmetall im Automobilbau etwa 2/3 des sonst benötigten Gußeisens eingespart werden.[1)]

Insgesamt betrachtet ist der Marktanteil von Luxusfahrzeugen und Sportwagen jedoch so gering, daß die bei der Produktion dieser Automobile auftretenden Abweichungen von der üblichen Aufteilung der Fertigungsmaterialkosten für den hier vorgesehenen Überblick über die Materialpreise der Personenkraftwagenindustrie von nur geringer Bedeutung sind.

Der größte Posten unter den Fertigungsmaterialkosten beim Großserienfahrzeug entfällt mit etwa 45 % auf verschiedene Stahl- und Blechsorten.

Auch die Kosten der PKW-Industrie für Bereifung, Aluminium und Motorenguß in den EWG-Ländern Bundesrepublik Deutschland, Italien und Frankreich sollen untersucht werden. Die übrigen Materialbestandteile eines Personenkraftwagens sind bei den verschiedenen Wagentypen zu differenziert, um allgemeine Kostenangaben sinnvoll erscheinen zu lassen.

1. Die Materialpreise in der Bundesrepublik

a) Stahl- und Stahlblechpreise:

Die Personenkraftwagenindustrie der Bundesrepublik Deutschland hatte für die zur Herstellung eines Fahrzeugs benötigten Stahlsorten, die - wie gezeigt - beim Großserienfahrzeug ca. 45 % der Fertigungsmaterialkosten ausmachen, im Jahr 1960 mit den im folgenden angeführten Preisen zu rechnen.

Die Preise gelten als Grundpreise ohne möglichen Dimensions- oder Formataufschlag und entsprechen den bei der Montanunion hinterlegten Listen.[2)]

---

1) Vgl. Hansen, H.H.: Die Automobilindustrie, in "Metall", Zeitschrift für Technik, Industrie und Handel, Berlin 1961, S. 917.

2) Die Stahlpreise sind dem VDMA Rohstoffpreisblatt 5/60 entnommen.

Stahl- bzw. Stahlblechsorten	Grundpreise in der BRD pro 100 kg, Frachtbasis ab Werk
Einsatzstahl für Zahnräder, Nockenwellen usw. Werkstoff Nr. 7131	85,30 DM
Vergütungsstahl für Kardanwellen, Vorgelegewellen, Werkstoff Nr. 7035	82,40 DM
Vergütungsstahl für Kurbelwellen, Werkstoff Nr. 6590	133,50 DM
Karosserieblech, Qualitätsfeinblech, St. 1405	86,72 DM
Bodenblech, Qualitätsfeinblech, St. 1203	71,22 DM

b) Autobereifung

Bei den in großen Stückzahlen hergestellten Gebrauchsfahrzeugen dürften die Kosten der Personenkraftwagenproduzenten nach Auskunft einer bekannten deutschen Automobilfabrik für die Bereifung der PKW etwa 10 % der Werkselbstkosten betragen.

In der folgenden Zusammenstellung sollen die Preise einiger der bei deutschen Personenkraftwagen meist verwendeten Reifengrößen vom Jahr 1960 genannt werden.

Abmessung des Reifens	Preis lt. Preisliste
6.40 - 13	69,20 DM
5.60 - 15 (VW-Größe)	54,50 DM
5.90 - 13	57,90 DM

Diese Preise sind der Liste der Firma Firestone-Phoenix, Hamburg-Harburg, entnommen. Sie entsprechen preislich gleichartigen Erzeugnissen der übrigen deutschen Reifenproduzenten.

c) Leichtmetall

Von allen Nicht-Eisen-Metallen (NE-Metallen) liegt der Verbrauch an Leichtmetallen in der Automobilindustrie weit an der Spitze.[1] Während noch im Jahre 1958 Frankreich und Italien die Bundesrepublik bezüglich der Verwendung von Leichtmetallen im Automobilbau überflügelten, hat sich dieser Vorsprung inzwischen ausgleichen lassen. Zwischen 1958 und 1961 stieg das durchschnittliche Einsatzgewicht pro Fahrzeug in der Bundesrepublik von 30 auf 35 kg Leichtmetall.[2]

Als Preis für Rohaluminium im Jahr 1960 wurden von der metallverarbeitenden Industrie DM 212,-- pro 100 kg bei Lieferung ab Hütte genannt.

d) Motorenguß

Für einen PKW der Mittelklasse werden in Europa etwa 170 - 200 kg Gußteile benötigt.[3]

Als Preis für Motorenguß im Jahr 1960 wurden dem Verfasser von einem bekannten deutschen Automobilwerk DM 1,30 bis DM 1,60 pro kg genannt.

2. Die französischen Materialpreise

a) Stahl- und Stahlblechpreise

Im folgenden soll versucht werden, einen Überblick zu geben, mit welchen Aufwendungen für die verschiedenen Stahl- und Stahlblechsorten die französische Personenkraftwagenindustrie bei der Herstellung eines Fahrzeugs im Jahre 1960 zu rechnen hatte.

Auch die für Frankreich angeführten Stahlpreise gelten als Grundpreise ohne Dimensions- oder Formataufpreis. Sie sind dem VDMA Rohstoffpreisblatt 5/60 entnommen und entsprechen den bei der Montanunion hinterlegten Listen.

---

1) Vgl. Hansen, H.H.: a.a.O., S. 918.
2) Ebenda S. 920.
3) Ebenda S. 915.

Stahl- bzw. Stahlblech-sorten	Grundpreise in Frankreich pro 100 kg, Basis Montmedy, einschl. Mehrwertsteuer[1]
Einsatzstahl für Zahnräder, Nockenwellen etc., Werkstoff Nr. 7131	104,04 DM
Vergütungsstahl für Kardan und Vorgelegewellen, Werkstoff Nr. 7035	101,59 DM
Vergütungsstahl für Kurbelwellen, Werkstoff Nr. 6590	162,54 DM
Karosserieblech, Qualitätsfeinblech, St. 1405	91,10 DM
Bodenblech, Qualitätsfeinblech, St. 1203	74,61 DM

In Frankreich ist für Verkäufe im Inland eine Mehrwertsteuer in Höhe von 25 % vorgeschrieben. Diese Mehrwertsteuer ist in der angeführten Preisübersicht berücksichtigt.

Über eventuell an Bezieher besonders großer Stahl- oder Stahlblechmengen gleicher Qualität und Abmessung gewährte Sonderrabatte liegen keine Angaben vor.

b) Autobereifung

Die Preise, mit denen die französische Personenkraftwagenindustrie bei der Bereifung ihrer gebräuchlichsten Typen zu rechnen hatte, sind einer Preisliste der Firma Michelin, Clermont-Ferrand, der größten Reifenproduzentin Frankreichs, für das Jahr 1960 entnommen.

Abmessung des Reifens	Preis in NF	Preis in DM[1]
6.40 - 13	81,65	66,15
5.60 - 15	76,80	62,22
5.90 - 13	74,05	60,00

1) Die Umrechnung erfolgte zum Paritätskurs vom 13.11.1961.

c) Leichtmetall

In Frankreich kosteten 1960 nach Auskunft der metallverarbeitenden Industrie 100 kg Rohaluminium bei Lieferung ab Hütte DM 197,50.

d) Motorenguß

Über Motorengußpreise in Frankreich standen dem Verfasser keine zuverlässigen Unterlagen zur Verfügung.

3. Die Materialpreise in Italien

Die italienische Personenwagenindustrie hatte für die zur Herstellung eines Fahrzeuges benötigten Stahlsorten, die ja beim Großserienfahrzeug ca. 45 % der Fertigungsmaterialkosten ausmachen, mit den im folgenden angeführten Preisen zu rechnen.

Die Preise des Jahres 1960 stammen von der Firma Cogne, der größten italienischen Edelstahlproduzentin, die auch bei der Belieferung der italienischen Automobilindustrie maßgebend beteiligt ist. Die Preise gelten als Grundpreis ohne mögliche Dimensions- oder Formataufpreise.

Italien hat sich zwar der bei der Produktion von Stahlerzeugnissen heute bereits vielfach einheitlichen Werkstoff- und Legierungskennzeichnung noch nicht voll angeschlossen, doch ist auch so ein Preisvergleich der verschiedenen Stahlsorten möglich.

In den italienischen Stahlpreisen ist der laut Preisliste höchste zulässige Mengenrabatt von 3 % berücksichtigt. Dagegen ist die vom Empfänger zu entrichtende Eingangssteuer in Höhe von 3,3 % (Imposta Generale Entrata) nicht in den Preisen enthalten.

Stahl- bzw. Stahlblechsorten	Grundpreise in Italien pro 100 kg [1)]
Einsatzstahl für Zahnräder, Nockenwellen usw. Sorte K 4	76,35 DM
Vergütungsstahl für Kardan- und Vorgelegewellen, Sorte NG 2	85,85 DM
Vergütungsstahl für Kurbelwellen, Sorte GNB 2	90,80 DM
Karosserieblech	88,00 DM
Bodenblech	71,50 DM

1) Umrechnung erfolgte zum Paritätskurs vom 13.11.1961.

b) Autobereifung

Die italienische Personenkraftwagenindustrie hatte im Jahre 1960 bei der Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit Reifen mit folgenden Preisen - lt. Preisliste der Firma P i r e l l i, Mailand, der größten italienischen Reifenproduzentin - zu rechnen.

Abmessung des Reifens	Preis in Lit.	Preis in DM [1]
6.40 - 13	10.940	70,01
5.60 - 15	9.170	58,69
5.90 - 13	9.700	62,08

c) Leichtmetall

Der italienische Preis für Rohaluminium soll nach Auskunft der metallverarbeitenden Industrie umgerechnet DM 230,00 pro 100 kg betragen.

d) Motorenguß

Der Preis für Motorenguß wurde von einem italienischen Automobilhersteller mit umgerechnet DM 1,60 pro kg beziffert.

III. Die zwischen den EWG-Staaten erhobenen Einfuhrzölle

Ein wesentlicher Einfluß auf die Exportmöglichkeiten der EWG-Personenkraftwagenindustrie geht von der Höhe der Zollabgaben aus, die beim Vertrieb im Ausland zu entrichten sind.

In den folgenden Ausführungen soll gezeigt werden, wie sich die z w i s c h e n den EWG-Staaten Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien erhobenen PKW-Einfuhrzölle vom 1.1.1957 bis zum 1.1.1962 entwickelt haben. Auf das Problem der Zölle zwischen EWG-Staaten und dritten Ländern soll in einem späteren Abschnitt eingegangen werden. [2]

Der im EWG-Vertrag festgelegte Zollabbau zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft erfolgt auf der Grundlage der Ausgangszollsätze. Als Ausgangszollsatz wird die Höhe des Zolles bezeichnet, der am 1. Januar 1957 zwischen

1) Umrechnung erfolgte zum Paritätskurs vom 13.11.1961.

2) Vgl. S. 145 f.

den EWG-Mitgliedstaaten tatsächlich zur Anwendung gelangte. Zollsenkungen, die - meist aus konjunkturpolitischen Gründen - seit diesem Zeitpunkt erfolgt sind, wurden in vollem Umfang auf die Vertragsverpflichtungen angerechnet.

1. Die Einfuhrzölle der Bundesrepublik

Im Rahmen des EWG-Vertrages hat der Abbau der deutschen Einfuhrzölle für Personenkraftwagen, die aus den Partnerstaaten der EWG importiert wurden, folgende Entwicklung genommen.

	Ausgangszollsätze vom 1) 1.1.1957	Zollsätze am 1) 1.1.59	Zollsätze am 1) 1.7.60	Zollsätze am 2) 1.1.61	Zollsätze am 3) 1.7.61	Zollsätze am 3) 1.1.62
Hubraum der PKW						
unter 2 l	17 %	13 %	13 %	11,5 %	11,5 %	10 %
über 2 l	21 %	16 %	16 %	14,5 %	14,5 %	12,5 %

Die Tabelle läßt erkennen, daß von der Bundesrepublik Deutschland je nach Wagengröße verschiedene Zollsätze erhoben werden.

Die zum 1.1.1959 und zum 1.7.1960 im Vertrag vorgesehenen Zollsenkungen von jeweils 10 % des Ausgangszollsatzes waren von der BRD bereits durch eine 25 %ige konjunkturpolitische Zollsenkung vom 20.8.1957 vorweggenommen. Die Zollsätze wurden damals bei Personenkraftwagen bis zu einem Hubraum von 2 Liter von 17 auf 13 % und bei Personenkraftwagen über 2 Liter Hubraum von 21 auf 16 % ermäßigt.

Im Zuge des EWG-Beschleunigungsabkommens wurden die deutschen Zollsätze für Personenkraftwageneinfuhren aus den EWG-Mitgliedstaaten ab 1.1.1961 auf 11,5 % und 14,5 % für Personenwagen bis und über 2 Liter Hubraum herabgesetzt.

1) Vgl. Europäische Wirtschaft, Halbmonatszeitschrift für den Gemeinsamen Markt, 3.Jahrg., Nr.6, Sonderausgabe: Die Kraftfahrzeugindustrie in der EWG und EFTA, Baden-Baden und Bonn, 31.3.1960, S. 127.

2) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 12.

3) Vgl. Verband der Automobilindustrie, VDA, Die europäische Automobilindustrie, Frankfurt/Main 1961, S. 10. (Im weiteren Verlauf der Arbeit abgekürzt: VDA, 1961).

Ab 1.1.1962 schließlich wurden die Zollsätze abermals gesenkt, und zwar für Personenkraftwagen bis 2 Liter Hubraum auf 10 % und für Personenkraftwagen über 2 Liter Hubraum auf 12,5 %.

Wenn der EWG-Vertrag normal erfüllt wird müssen in der BRD bis zum 31.12. 1969 noch die Restzollsätze von 10 % und 5,5 % für die aus den EWG-Partnerstaaten importierten Personenkraftwagen wegfallen.

Die Preise für die aus dem EWG-Raum nach der Bundesrepublik eingeführten Personenkraftwagen würden sich demzufolge durch Wegfall des Einfuhrzolls nach dem 1.1.1970 je nach Fahrzeuggröße um 10 % bzw. 12,5 % ermäßigen.

3. Die französischen Einfuhrzölle

Im Rahmen des EWG-Vertrages hat der Abbau der französischen Einfuhrzölle für Personenkraftwagen, die aus Mitgliedsstaaten der EWG importiert wurden, folgende Entwicklung genommen:

Ausgangszollsatz vom 1.1.1957	Zollsatz am 1) 1.1.1959	Zollsatz am 1) 1.7.1960	Zollsatz am 2) 1.1.1961	Zollsatz am 3)4) 1.7.1961	Zollsatz am 3) 1.1.1962
30 %	27 %	24 %	21 %	18 %	18 %

Von Frankreich wurde die erste im EWG-Vertrag vorgeschriebene Zollsenkung von 10 % des Ausgangszollsatzes in Höhe von 30 % am 1.1.1959 ordnungsgemäß durchgeführt. Somit wurde von Frankreich vom 1.1.1959 an auf aus dem EWG-Raum importierte Personenkraftwagen Zoll in Höhe von 27 % erhoben.

Noch vor der zweiten vertraglichen 10 %igen Zollsenkung, vorgesehen zum 1.7.1960, hat der Ministerrat der EWG am 12.5.1960 in Brüssel beschlossen, das Tempo der Integration der EWG und damit auch das Tempo des Zollabbaus innerhalb der Gemeinschaft zu beschleunigen. So wurde vereinbart, daß die Mitgliedstaaten neben der vertraglichen 10 %igen Zollreduzierung vom 1.7.1960

1) Vgl. Europäische Wirtschaft, a.a.O., S. 127.
2) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 12.
3) Vgl. VDA, 1961, a.a.O., S. 10.
4) Frankreich hat aus konjunkturpolitischen Gründen die zum 1.1.1962 vorgesehene Zollsenkung bereits im April 1961 vorweggenommen.

einen weiteren 10 %igen Zollabbau zum 1.1.1961 vornehmen sollten. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte geprüft werden, ob die konjunkturelle Lage in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft bis zum 31.12.1961 eine weitere Senkung der Binnenzölle auf insgesamt 50 % - statt wie ursprünglich vorgesehen 40 % - des Ausgangszollsatzes erlaube.

So betrug der Einfuhrzoll für Personenkraftwagen in Frankreich ab 1.7.1960 24 %, während ab 1.1.1961 nur noch 21 % Zoll entrichtet werden mußten.

Da Frankreich aus konjunkturpolitischen Gründen die erst zum 1.1.1962 vorgesehene vierte 10 %ige Zollsenkung für die Einfuhr von Personenkraftwagen aus dem EWG-Raum bereits im April 1961 vorgenommen hatte, wurde sowohl am 1.7.1961 wie auch am 1.1.1962 von Frankreich ein Zollabgabesatz von 18 % erhoben.

Wenn der EWG-Vertrag normal erfüllt wird, muß in Frankreich bis 31.12.1969 noch der Restzollsatz von 18 % für sämtliche aus den EWG-Partnerstaaten importierten Personenkraftwagen wegfallen. Die Preise für aus dem EWG-Raum nach Frankreich eingeführte Personenkraftwagen würden sich durch Wegfall des Einfuhrzolles nach dem 1.1.1970 also um 18 % ermäßigen.

3. Die Einfuhrzölle Italiens

Im Rahmen des EWG-Vertrages hat der Abbau der italienischen Einfuhrzölle für Personenkraftwagen, die aus den Mitgliedstaaten der EWG importiert wurden, folgende Entwicklung genommen:

	Ausgangszollsätze vom 1.1.1957 1)	Zollsätze am 1.1.59 1)	Zollsätze am 1.7.60 1)	Zollsätze am 1.1.61 2)	Zollsätze am 1.7.61 3)	Zollsätze am 1.1.62 3)
Hubraum der PKW						
unter 1,5 l	45 %	40,5 %	36,0 %	31,5 %	31,5 %	27,0 %
über 1,5 l	40 %	36,0 %	32,0 %	28,0 %	28,0 %	24,0 %
über 4,0 l	35 %	31,5 %	28,5 %	25,0 %	25,0 %	21,5 %

1) Vgl. Europäische Wirtschaft, a.a.O., S. 127.
2) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., S. 12.
3) Vgl. VDA, 1961, a.a.O., S. 10.

Die Tabelle läßt erkennen, daß von Italien je nach Hubraum der eingeführten Personenkraftwagen verschieden hohe Zollsätze erhoben wurden. Im Wirtschaftsbereich der EWG sind jedoch nur die beiden Personenwagengruppen bis 1,5 Liter und über 1,5 Liter bis unter 4 Liter Hubraum von Bedeutung, da der Marktanteil von Personenkraftwagen über 4 Liter Hubraum verschwindend klein ist.

Auch von Italien wurde die erste im EWG-Vertrag vorgeschriebene Zollsenkung von 10 % der Ausgangszollsätze am 1.1.1959 ordnungsgemäß durchgeführt. Da die Ausgangszollsätze für Personenkraftwagen bis 1,5 Liter Hubraum bei 40 %, für Personenkraftwagen über 1,5 Liter Hubraum bei 40 % und für Personenkraftwagen über 4 Liter Hubraum bei 35 % lagen, ergaben sich nunmehr Zollsätze von 40,5 %, 36 % und 31,5 %.

Jeweils weitere 10 % der Ausgangszollsätze wurden zum 1.7.1960 und - im Zuge des EWG-Beschleunigungsabkommens - zum 1.1.1961 vorgenommen. Es ergaben sich somit nach der zweiten Senkung Zollsätze von 31,5 %, 28 % und 25 % für Personenkraftwagen bis 1,5 l Hubraum, über 1,5 l Hubraum und über 4 l Hubraum.

Zum 1.1.1962 wurde der italienische Zoll für Personenkraftwageneinfuhren aus dem EWG-Raum noch einmal um 10 % gesenkt, so daß sich Zollsätze von 27 %, 24 % und 21,5 % für die drei verschiedenen Klassen der Personenwagengrößen ergaben.

Wenn der EWG-Vertrag normal erfüllt wird, müssen in Italien bis zum 31.12.1969 noch die Restzollsätze von 27 %, 24 % und 21,5 % für die aus den EWG-Partnerstaaten importierten Personenkraftwagen wegfallen.

Die Preise für die aus dem EWG-Raum eingeführten Personenkraftwagen würden sich durch Wegfall des Einfuhrzolls nach dem 1.1.1970 je nach Fahrzeuggröße zwischen 21,5 % und 27 % ermäßigen.

IV. Die Umsatzbesteuerung in den EWG-Staaten

Durch den Abbau der Zollschranken zwischen den EWG-Mitgliedstaaten gewinnen diejenigen fiskalischen Abgaben noch mehr an Bedeutung, die neben den Zöllen die aus- und eingeführten Erzeugnisse der einzelnen Länder belasten.[1] Die Umsatzsteuer ist hier ein wesentlicher Kostenfaktor.

Die Umsatzsteuer kann als eine unmittelbar preiswirksame Kostensteuer ange-

1) Vgl. VDA, 1961, a.a.O., S. 11.

sehen werden, die auch bei Ertragslosigkeit gezahlt werden muß und der sowohl in der Kostenrechnung als auch im Preisbildungsprozeß eine bedeutende Rolle zugesprochen werden muß. [1)]

Von den sechs Mitgliedstaaten der EWG wird zur Zeit bei der Berechnung der Umsatzsteuer für die die Grenzen überschreitenden Waren das Prinzip der Besteuerung im Bestimmungsland (Bestimmungslandprinzip) angewandt. Damit soll erreicht werden, daß die umsatzsteuerliche Belastung von eingeführten und von sowohl im Inland hergestellten als auch dort verbrauchten Waren stets gleich hoch ist. [2)]

Diese Methode läßt sich durch Anwendung der inländischen Umsatzsteuer auf die eingeführte Ware und durch Entlastung aller Exporte von dieser Steuer durchführen.

Allerdings ist das System nur dann wirklich funktionsfähig, wenn einerseits die bei der Einfuhr erhobenen Ausgleichsabgaben die umsatzsteuerliche Belastung gleichartiger inländischer Erzeugnisse weder über- noch unterschreiten, und andererseits auch bei der Ausfuhr die Steuerbefreiungen und Umsatzsteuerrückvergütungen der tatsächlichen umsatzsteuerlichen Belastung der im Inland erzeugten und verbleibenden Waren entsprechen.

Nicht nur die Systeme der Umsatzsteuererhebung in den einzelnen EWG-Mitgliedstaaten sind jedoch verschieden, es bestehen auch wesentliche Unterschiede hinsichtlich der Technik und des Umfangs der Erhebungen von Ausgleichsabgaben und hinsichtlich der Gewährung von Rückvergütungen.

So tritt oft an die Stelle des durch das Prinzip der Besteuerung im Bestimmungsland angestrebten Neutralisierungseffektes eine beträchtliche Verzerrung im zwischenstaatlichen Wettbewerb ein.

Kostenunterschiede ergeben sich bereits aus der in den einzelnen EWG-Staaten unterschiedlich hohen Umsatzsteuervorbelastung. [3)]

Der EWG-Vertrag berührt die Autonomie der Mitgliedstaaten auf fiskalischem Gebiet zwar grundsätzlich nicht; der Einbau einiger einschränkenden Bestimmungen erschien jedoch zur Gewährung der Funktionsfähigkeit des Gemeinsamen

---

1) Bundesrat, Direktor, Entwurf eines Umsatzsteuergesetzes, Drucksache 360/63, Bonn 1963, S. 16. (Im weiteren Verlauf der Arbeit abgekürzt: Entwurf Umsatzsteuergesetz).

2) Vgl. VDA, 1961, a.a.O., S. 11.

3) Ebenda S. 11 f.

Marktes erforderlich zu sein.

So wird den Mitgliedstaaten vorgeschrieben, Waren aus anderen EWG-Staaten weder direkt noch indirekt mit Steuern zu belasten, die höher liegen als die Belastung gleichartiger inländischer Erzeugnisse oder die das Ziel verfolgen, andere Produktionen mittelbar zu schützen.

Auch die Steuerrückvergütungen beim Export einer Ware in ein Gemeinschaftsland sollen die tatsächlich im Inland erhobenen Abgaben nicht übersteigen. Außerdem soll vermieden werden, daß die Zollsenkungen durch Erhöhung sonstiger Ausgleichsabgaben kompensiert werden.[1)]

1. Die Umsatzbesteuerung in der Bundesrepublik

Die Umsatzbesteuerung in der Bundesrepublik Deutschland ist einheitlich und verkehrssteuerrechtlich gestaltet. Sie umfaßt grundsätzlich sowohl die Warenumsätze eines Unternehmers bei Urproduktion, Produktion, Groß- und Einzelhandel als auch die Dienstleistungen mit ihrem Bruttowert. Es handelt sich bei dem in der Bundesrepublik zur Anwendung kommenden System um eine Allphasen-Bruttoumsatzsteuer. Es bestehen differenzierte Steuersätze.[2)]

Das System der Allphasen-Bruttoumsatzsteuer wird durch die Tatsache gekennzeichnet, daß die Steuer über sämtliche Stufen der Produktion und der Verteilung grundsätzlich immer wieder vom vollen Bruttobetrag erhoben wird. Dadurch kumuliert sich die Steuer mit jedem Umsatz. Es werden die auf den Vorstufen bereits versteuerten Preisbestandteile auf den nachfolgenden Stufen erneut als Bemessungsgrundlage der Umsatzbesteuerung herangezogen. Als Vorteil dieses Umsatzsteuersystems wird genannt, daß bei einem relativ niedrigen Steuersatz die Umsatzsteuer unmerklich und leicht überwälzbar fließt und außerdem bei einem Mindestmaß an Aufwand für Wirtschaft und Verwaltung hohe Beträge abwirft ohne den Konjunkturverlauf nachteilig zu beeinflussen.[3)]

Als Nachteil der Allphasen-Bruttoumsatzsteuer wird angesehen, daß durch ihre kumulative Wirkung die Gesamtbelastung eines Gutes um so höher liegt, je mehr Umsatzphasen die Ware auf ihrem Weg vom Urprodukt bis zum fertigen

---

1) Vgl. Deutsche Bank, a.a.O., S.34.

2) Vgl. Mesenberg, H.: Die umsatzsteuerliche Behandlung der Ein- und Ausfuhr in den Staaten der EWG, Schriftenreihe des Deutschen Handelstages, Heft 63, Bonn 1960, S. 47.

3) Vgl. Entwurf Umsatzsteuergesetz, a.a.O., S. 20.

Verbrauchsgut zu durchlaufen hat. Gemessen am Endverkaufspreis kann die Umsatzsteuerbelastung bis auf das Dreifache des gegenwärtigen nominellen allgemeinen Steuersatzes in Höhe von 4 % anwachsen. Das bewirkt nicht zuletzt eine konzentrationsfördernde Wirkung der Umsatzsteuer. Damit wird der volkswirtschaftlich erwünschten Arbeitsteilung entgegengewirkt. Außerdem bleibt die Umsatzsteuerendbelastung der Waren unbekannt, womit einmal Wettbewerbsverzerrungen im volkswirtschaftlichen Preisbildungsprozeß entstehen können, und zum anderen im grenzüberschreitenden Warenverkehr ein genauer Ausgleich der Umsatzsteuervorbelastung erschwert ist. [1)]

In der Bundesrepublik Deutschland wird bei der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ein- und Ausfuhr von Personenkraftwagen wie folgt verfahren:

Die Einfuhren unterliegen der Umsatzausgleichssteuer. Diese Ausgleichssteuer soll bewirken, daß die Umsatzsteuerbelastung importierter Güter der Belastung gleicher oder gleichartiger deutscher Waren entspricht.

Ausfuhren, die unmittelbar erfolgen, sind umsatzsteuerfrei. Durch ein System von Rückvergütungen soll erreicht werden, daß die Umsatzsteuervorbelastung der zum Export gelangenden Güter aufgehoben wird. Auch den Exporthändlern werden besondere Vergütungen gewährt.

Es kann festgestellt werden, daß in der Bundesrepublik Deutschland bei der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ein- und Ausfuhren das Prinzip der Besteuerung im Bestimmungsland zwar zur Anwendung gelangt, jedoch können die Umsatzausgleichssteuern und die Umsatzsteuerrückvergütungen nur einen ungefähren Ausgleich der tatsächlich erfolgten umsatzsteuerlichen Belastung herbeiführen. [2)]

So befreit die bei der Ausfuhr eines deutschen Personenkraftwagens gewährte Umsatzsteuerrückvergütung das Fahrzeug nur von einem Teil der Umsatzsteuervorbelastung und wirkt daher ausfuhrhemmend. [3)]

Einige Zahlenangaben über die umsatzsteuerliche Behandlung der Ein- und Ausfuhr sowie des Inlandsabsatzes von Personenwagen in der Bundesrepublik, in Frankreich und Italien werden in einem späteren Abschnitt gebracht. [4)]

---

1) Vgl. Entwurf Umsatzsteuergesetz, a. a. O., S. 20.
2) Vgl. Mesenberg, H.: a. a. O., S. 59.
3) Vgl. VDA, 1961, a. a. O., S. 12.
4) Vgl. S. 146 ff.

2. Die französische Umsatzbesteuerung

Bei der Umsatzbesteuerung in Frankreich wird auf folgende Weise verfahren: Bei der industriellen Produktion wird eine Steuer auf den sich bildenden Mehrwert eines Produktes erhoben. Diese Steuer belastet die in den einzelnen Umsatzphasen erzielten Wertschöpfungen. Die Umsätze werden mit ihrem jeweiligen Nettowert von der Mehrwertsteuer erfaßt. Dies läßt sich durch Anrechnung der auf den Selbstkosten eines Steuerpflichtigen liegenden Mehrwertsteuer auf die für den Gesamtumsatz zu entrichtende Steuer erreichen. [1)]

In Frankreich wird die umsatzsteuerliche Behandlung bei der Ein- und Ausfuhr eines Personenkraftwagens wie folgt ausgeübt:

Für eine eingeführte Ware muß dann eine Mehrwertsteuer entrichtet werden, wenn es sich um ein Produkt handelt, das bei der Inlandsproduktion dem Mehrwertsteuersystem unterworfen ist. So wird ein nach Frankreich eingeführter Personenkraftwagen umsatzsteuerlich einem im Inland hergestellten Fahrzeug gleichgesetzt.

Bei der Ausfuhr eines Personenkraftwagens aus Frankreich erlaubt das Mehrwertsteuersystem eine vollständige Befreiung von der Umsatzsteuervorbelastung.

So kann festgestellt werden, daß die umsatzsteuerliche Behandlung der Ein- und Ausfuhr von Personenkraftwagen in Frankreich dem Prinzip der Besteuerung im Bestimmungsland in befriedigender Weise Rechnung trägt. [2)]

3. Die Umsatzbesteuerung Italiens

Die Umsatzbesteuerung in Italien befindet sich seit ihrer Einführung im Jahre 1923 in ständiger Weiterentwicklung und Umbildung, was auch durch die im Jahre 1940 erfolgte Neugestaltung des Umsatzsteuersystems nicht zum Abschluß gebracht wurde.

Gegenwärtig wird die Umsatzbesteuerung in Italien durch die Erhebung mehrerer Umsatzsteuerarten vollzogen. Man kennt eine nach dem Bruttoprinzip erhobene allgemeine Umsatzsteuer, die grundsätzlich in allen Wirtschaftsbereichen zur Anwendung gelangt. Daneben existieren zahlreiche einphasige Pauschalsteuern, die sich jedoch für die Personenkraftwagenindustrie Italiens nur durch eine Belastung des Ausgangsmaterials auswirken.

---

1) Vgl. Mesenberg, H.: a.a.O., S. 60.

2) Ebenda S. 63.

Die Umsatzsteuererhebung kommt in Italien damit durch ein Mischsystem zur Anwendung.

In Italien wird bei der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ein- und Ausfuhr von Personenkraftwagen wie folgt verfahren:

Sämtliche Einfuhren werden von der allgemeinen Umsatzsteuer und den Pauschalsteuern erfaßt. Dazu kommt eine Umsatzausgleichssteuer, die diejenige Umsatzsteuerbelastung bei Importwaren schaffen soll, die sich ergeben würde, wenn diese Güter in Italien hergestellt wären. [1)]

Ausfuhren sind allgemein von der Umsatzsteuer befreit. Die umsatzsteuerliche Vorbelastung der Exportware soll durch Umsatzsteuerrückvergütungen zum Ausgleich gebracht werden.

Es kann festgestellt werden, daß man bei der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ein- und Ausfuhr in Italien versucht, das Prinzip der Besteuerung im Bestimmungsland weitgehend zur Anwendung zu bringen. Es steht jedoch fest, daß mit den gegenwärtig angewandten Umsatzausgleichssteuern und Umsatzsteuerrückvergütungen nur ein sehr grober Ausgleich der umsatzsteuerlichen Belastung der Importe und der Exporte erreicht werden kann. [2)] So geht die Höhe der Umsatzsteuerrückvergütung über den Umfang der Vorbelastung hinaus. [3)]

---

1) Vgl. Mesenberg, H.: a. a. O., S. 75 ff.

2) Ebenda S. 91.

3) Vgl. VDA, 1961, a. a. O., S. 12.

F. Vergleich der Produktions- und Absatzbedingungen der EWG-Personenkraftwagenindustrie

In den bisherigen Ausführungen ist durch die Untersuchung einiger Hauptfaktoren der Produktions- und Absatzbedingungen der PKW-Industrie des EWG-Raumes versucht worden, einen Überblick darüber zu geben, welche Grundvoraussetzungen im Anfangsstadium der EWG für die Produktions- und Vertriebsmöglichkeiten von Personenkraftwagen in den EWG-Mitgliedstaaten gegeben waren.

Im folgenden sollen nun durch eine Gegenüberstellung sämtlicher Bedingungen die Aussichten der EWG-Partner im Konkurrenzkampf des Gemeinsamen Marktes erkennbar werden.

Im einzelnen sollen die Konkurrenzverhältnisse der EWG-Personenwagenindustrie bezüglich ihrer Produktionsbedingungen, bezüglich ihrer Exportstruktur, bezüglich des Standes der Motorisierung und der Straßenverhältnisse in den Untersuchungsgebieten und bezüglich der staatlichen Beeinflussungsmöglichkeiten des PKW-Absatzes betrachtet werden.

I. Vergleich der Produktionsbedingungen der EWG-Personenkraftwagenindustrie

1. Gegenüberstellung der Lohnkosten in den EWG-Staaten

Die beiden folgenden Tabellen S. 103 und S. 104 sollen einen Überblick geben, mit welchen Aufwendungen im Jahre 1959 die Automobilindustrie der Länder Frankreich, Italien und BDR für Löhne der Arbeiter und Gehälter der Angestellten zu rechnen hatte.

Vergleich der Aufwendungen der Personenkraftwagenindustrie in den EWG-Mitgliedstaaten für Löhne und Lohnnebenkosten der Arbeiter je Arbeitsstunde im Jahre 1959

Ein Vergleich der Lohnaufwendungen der Personenkraftwagenindustrie in den EWG-Mitgliedstaaten für Löhne und Lohnnebenkosten der Arbeiter pro Arbeitsstunde zeigte im Jahre 1959 für die Bundesrepublik Deutschland ein recht günstiges Bild. Der westdeutsche Automobilarbeiterlohn in Höhe von DM 4,16 lag nur um DM -,09 über dem Italiens, aber beträchtlich unter den Lohnkosten je Arbeiter pro Arbeitsstunde in der französischen Automobilindustrie, nämlich DM -,35.

Bei einem Vergleich der Automobilarbeiter-Direktlöhne des Jahres 1959 lag Deutschland allerdings mit DM 2,85 pro Arbeitsstunde beträchtlich höher als Frankreich mit DM 2,55 oder Italien mit DM 1,91. Damit kam der deutsche

Aufwendungen der Arbeitgeber für Löhne und Lohnnebenkosten
für Arbeiter je Stunde im Jahre 1959 (DM) [1)]

Rubriken	BRD		Frankreich		Italien	
	DM	%	DM	%	DM	%
I. Direktlohn	2,85	68,36	2,55	56,48	1,91	46,97
II. Prämien und Gratifikationen	-,16	3,88	-,34	7,57	-,66	16,15
III. Entlohnung für nicht gearbeitete Tage	-,31	7,51	-,29	6,38	-,37	9,08
IV. Beiträge zur sozialen Sicherheit	-,67	16,04	-,87	19,33	-,93	22,74
1. Gesetzliche Beiträge, davon:	-,50	11,97	-,76	16,98	-,88	21,52
a) Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- u. Arbeitslosenversicherung	-,41	9,82	-,33	7,35	-,52	12,83
b) Betriebsunfälle u. Berufskrankheiten	-,03	-,78	-,08	1,86	-,06	1,35
c) Familienbeihilfen	-,05	1,18	-,35	7,77	-,30	7,24
d) Andere gesetzl. Beiträge	-,01	0,19	-,-	-,-	-,02	0,10
2. Konventionelle, vertragliche oder freiwillige Beiträge	-,17	4,07	-,11	2,35	-,05	1,22
V. Steuern sozialer Art (Lohnsteuer)	-,-	-,-	-,16	3,55	-,03	0,72
VI. Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung	-,06	1,52	-,05	1,21	-,02	0,59
VII. Naturalleistungen	-,03	0,76	-,07	1,53	-,02	0,45
VIII. Sonstige Sozialbeiträge	-,08	1,93	-,18	3,95	-,13	3,30
Gesamtsumme:	4,16	100	4,51	100	4,07	100

1) Vgl. S. 71, S. 76 u. S. 81

Die Aufwendungen der Arbeitgeber für Gehälter und Gehaltsnebenkosten für Angestellte je Arbeitsmonat im Jahre 1959 (in DM) [1)]

Rubriken	BRD		Frankreich		Italien	
	DM	%	DM	%	DM	%
I. Direktgehalt	722,-	68,58	814,01	61,59	642,84	53,77
II. Prämien und Gratifikationen	41,-	3,91	99,53	7,53	115,31	9,64
III. Entlohnung für nicht gearbeitete Tage	76,-	7,22	88,53	6,70	195,61	16,36
IV. Beiträge zur sozialen Sicherheit	166,-	15,75	195,45	14,79	205,83	17,22
1. Gesetzliche Beiträge, davon:	99,-	9,42	140,88	10,66	194,17	16,24
a) Kranken-, Mutterschafts-, Invaliditäts-, Pensions- u. Arbeitslosenversicherung	85,-	8,06	62,39	4,72	129,68	10,85
b) Betriebsunfälle und Berufskrankheiten	5,-	0,53	15,56	1,18	2,51	0,21
c) Familienbeihilfen	8,-	0,76	62,93	4,76	54,69	4,57
d) Andere gesetzl. Beiträge	1,-	0,07	-,--	-,--	7,29	0,61
2. Konventionelle, vertragliche oder freiwillige Beiträge	67,-	6,33	54,57	4,13	11,67	0,98
V. Steuern sozialer Art (Lohnsteuer)	-,-	-,-	53,95	4,08	8,43	0,71
VI. Aufwendungen für die Neueinstellung und Berufsausbildung	20,-	1,92	29,60	2,24	4,71	0,39
VII. Naturalleistungen	3,-	0,29	8,46	0,64	2,45	0,21
VIII. Sonstige Sozialbeiträge	25,-	2,33	32,13	2,43	20,38	1,70
Gesamtsumme:	1.053,-	100,-	1.321,66	100	1.195,56	100

1) Vgl. S. 71, S. 76 u. S. 81

Direktlohn um DM -,30 höher zu stehen als der französische und um DM -,94 höher als die Vergleichsziffer Italiens.

Die Tabelle zeigt weiter, daß in Italien ein beträchtlicher Teil der Gesamtlohnkosten in Höhe von DM -,66, das waren 16,15 %, in Form von Prämien und Gratifikationen ausgeschüttet wurde.

In Frankreich wurden DM -,34 oder 7,57 %, in der Bundesrepublik sogar nur DM -,16 oder 3,88 % für Prämien und Gratifikationen ausgegeben.

Weniger groß waren die Unterschiede in den Automobilfabriken der drei untersuchten EWG-Partnerstaaten bei den Aufwendungen für die Entlohnung nicht gearbeiteter Tage. In Italien wurden hierfür DM -,37 (9,08 %), in der Bundesrepublik Deutschland DM -,31 (7,51 %) und in Frankreich DM -,29 (6,38 %) pro Arbeitsstunde ausgegeben.

Die Beiträge zur sozialen Sicherheit der Arbeiter waren in der italienischen Automobilindustrie mit DM -,93 (22,74 %) pro Kopf und Arbeitsstunde höher als in Frankreich mit DM -,87 (19,33 %) und in der Bundesrepublik mit DM -,67 (16,04 %).

Interessant ist weiterhin die Feststellung, daß in der Automobilindustrie der Bundesrepublik und Frankreichs ein mehrfaches für die Neueinstellung und die Berufsausbildung ausgegeben wurde als man in Italien für diesen Zweck aufbrachte. In der Bundesrepublik waren es DM -,06 oder 1,52 % des Gesamtlohnes, in Frankreich DM -,05 oder 1,21 %, und in Italien wurden dafür nur DM -,02 oder 0,59 % aufgewendet.

Bei einem Vergleich der Gesamtlohnaufwendungen, die im Jahre 1959 von der Personenkraftwagenindustrie der EWG-Mitgliedstaaten für einen Arbeiter pro Arbeitsstunde ausgegeben wurden, kann festgestellt werden, daß die Aufwendungen hierfür in Italien 97,83 % und in Frankreich 108,41 % des in der Bundesrepublik bezahlten Stundenlohnes eines Automobilarbeiters erforderten. In Frankreich lagen damit die Lohnaufwendungen pro Automobilarbeiterstunde um 8,41 % über denen der Bundesrepublik, während diese in Italien um 2,17 % niedriger zu stehen kamen.

Als Hauptursache für die hohen Aufwendungen in Frankreich ist zu erkennen, daß neben dem hohen Direktlohn auch noch beachtliche Beträge für die verschiedenen sozialen Aufwendungen ausgegeben wurden.

Wesentlichen Anteil am niedrigen Gesamtlohnaufwand für einen italienischen Automobilarbeiter hatte der niedrige Direktlohn.

In der Bundesrepublik dagegen war der Direktlohn zwar sehr hoch, doch lagen die Lohnnebenkosten, verglichen mit denen Frankreichs und Italiens, niedrig, so daß insgesamt die deutschen Lohnaufwendungen im Jahre 1959 nur wenig über denen Italiens lagen.

Vergleich der Aufwendungen der Personenkraftwagenindustrie in den EWG-Mitgliedstaaten für Gehälter und Gehaltsnebenkosten für Angestellte je Arbeitsmonat im Jahre 1959 (in DM)

Eine Gegenüberstellung der Aufwendungen der EWG-Personenkraftwagenindustrie für Gehälter und Gehaltsnebenkosten pro Angestellten je Arbeitsmonat zeigt, daß im Jahre 1959 die Bundesrepublik Deutschland mit DM 1.053,-- die niedrigsten Gehaltsausgaben zu bestreiten hatte. In Italien wurden dafür DM 1.195,56 und in Frankreich sogar DM 1.321,66 ausgegeben.

In der Bundesrepublik wurde zwar mit 68,58 % der höchste Prozentsatz der Gesamtgehaltskosten für den Direktgehalt der Angestellten aufgewendet, doch lag die absolute Zahl mit DM 722,-- pro Arbeitsmonat unter der Vergleichsziffer in der französischen Personenkraftwagenindustrie, die DM 814,01 oder 61,59 % für den monatlichen Direktgehalt eines Angestellten ausgeben mußte. In der italienischen PKW-Industrie lag der Direktgehalt mit DM 642,84 oder 53,77 % des Gesamtgehaltes am niedrigsten.

Auffallend war auch bei der Zusammensetzung der Gehaltsaufwendungen der hohe Anteil der Prämien und Gratifikationen am Gesamtmonatsgehalt eines Angestellten der italienischen Personenkraftwagenindustrie. In Italien wurden DM 115,31 oder 9,64 % für Prämien und Gratifikationen ausgegeben, während in Frankreich nur DM 99,53 oder 7,53 % und in der Bundesrepublik Deutschland sogar nur DM 41,- oder 3,91 % für diese Zwecke aufgewendet wurden.

Auch die Ausgaben für die Entlohnung nicht gearbeiteter Tage waren im Jahre 1959 in Italien wesentlich höher als in der Bundesrepublik oder in Frankreich. In Italien wurden dafür DM 195,61 (16,36 %), in Frankreich DM 88,53 (6,70 %) und in der Bundesrepublik DM 76,-- (7,22 %) aufgewendet.

Die Beiträge zur sozialen Sicherheit der Angestellten lagen in der italienischen Personenkraftwagenindustrie mit DM 205,83 (17,22 %) am höchsten. Demgegenüber wurden in Frankreich dafür DM 195,45 (14,79 %) und in der Bundesrepublik Deutschland DM 166,-- (15,75 %) bezahlt.

Dagegen gab die italienische PKW-Industrie für die Neueinstellung und die Berufsausbildung von Angestellten nur DM 4,71 oder 0,39 % ihrer Gesamtgehalts-

aufwendungen aus. In Frankreich wurden für die Neueinstellung und die Berufsausbildung der Angestellten DM 29,60 (2,24 %) aufgewendet, während in der Bundesrepublik für diese Zwecke DM 20,- (1,92 %) ausgegeben wurden.

Bei einem Vergleich der Gesamtgehaltsaufwendungen, die im Jahre 1959 von der Personenkraftwagenindustrie monatlich für einen Angestellten auszugeben waren, ergibt sich für die Bundesrepublik folgendes Resultat: setzt man die Gehaltsaufwendungen in der BRD gleich 100, so wurden in Italien 113,54 % und in Frankreich sogar 125,51 % der deutschen Gehälter bezahlt.

Damit lagen die monatlichen Gehaltsaufwendungen pro Angestellten der französischen Automobilindustrie um 25,51 % und die in den italienischen Automobilwerken um 13,54 % über denen der deutschen Konkurrenz.

Die Hauptursachen für die hohen Gesamtgehaltsaufwendungen der französischen Personenkraftwagenproduzenten waren in erster Linie im hohen Direktgehalt sowie in den beachtlichen Sozialbeiträgen und Sozialsteuern zu finden.

Italien bezahlte zwar niedrige Direktgehälter, doch hatten die Ausgaben für Prämien und Gratifikationen, für die Entlohnung nicht gearbeiteter Tage und für Beiträge zur sozialen Sicherheit der Angestellten größeren Umfang.

Die Personenkraftwagenindustrie der Bundesrepublik Deutschland schneidet bei diesem Vergleich am günstigsten ab, da die Gehaltsnebenkosten meist wesentlich unter denen unserer EWG-Partnerstaaten lagen.

Bereits bei der Veröffentlichung des Lohnvergleichs im Jahre 1962 waren durch fortwährende Lohnerhöhungen in der Metallindustrie und durch die Aufwertung der DM seit dem Erhebungsjahr 1959 beträchtliche Verschiebungen eingetreten. So wurden, nach einer Mitteilung des Deutschen Industrie-Instituts, die Bruttoverdienste der deutschen Industriearbeiter zwischen 1958 und 1960 um 15 % erhöht. Die Bruttoverdienste der französischen Industriearbeiter stiegen während des gleichen Zeitraumes um 13 %, die der Italiener um 7 %. Diese überdurchschnittlich starke Erhöhung der deutschen Industriearbeiterlöhne hat laut Deutschem Industrie-Institut auch im ersten Halbjahr 1961 angehalten. So lagen die Brutto-Stundenverdienste der deutschen Industriearbeiter am 1.7.1961 bereits um 23 %, die der französischen Industriearbeiter um 19 % und die der italienischen Arbeiter dieses Industriezweiges um 12 - 13 % über dem Stand vom Jahr 1958. [1)]

---

1) Vgl. Nürnberger Zeitung vom 4.10.1961, S. 6.

Nach dem ersten Halbjahr 1963 hat sich der durchschnittliche Monatsverdienst aller Arbeitnehmer der Bundesrepublik gegenüber 1959 von DM 465,-- auf DM 615,-- erhöht. Das entspricht einer Steigerung von mehr als 30 %. [1)]

Während die Löhne in den EWG-Staaten seit 1959 in unterschiedlichem Umfang angestiegen sind, dürfte sich der Anteil des in den einzelnen Mitgliedstaaten aufgewendeten Betrages für soziale Leistungen an den Gesamtlohn- und Gehaltsaufwendungen kaum verändert haben. Hier wird es sich als notwendig erweisen, eine Harmonisierung der Sozialpolitik im EWG-Bereich anzustreben. Wenn auch im EWG-Vertrag auf die Aufstellung fester Normen für eine Integration im Sozialbereich verzichtet wurde, herrscht doch die Ansicht vor, daß sich eine Abstimmung der Sozialordnung aus der Funktionsweise des Gemeinsamen Marktes von selbst ergeben werde. [2)]

Die Soziallasten als Lohnbestandteile beeinflussen die Kostengestaltung und damit die Preisbildung der Erzeugnisse im EWG-Bereich noch in unterschiedlicher Höhe. Sie sind damit für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmungen auf dem Gemeinsamen Markt von großer Bedeutung. [3)] Eine Harmonisierung der Soziallasten im EWG-Bereich wird jedoch durch mangelnde Vergleichbarkeit der Sozialleistungen in den einzelnen Ländern sehr erschwert. Während in Frankreich beispielsweise familienpolitische Leistungen gegenüber der Arbeitslosenversicherung und der Altersversorgung bevorzugt werden, ist man in der BRD entgegengesetzter Auffassung. So wird auch die Ansicht vertreten, daß es sinnvoller erscheine, im EWG-Bereich nicht so sehr auf eine Angleichung der Soziallasten hinzuarbeiten als bestimmte Mindestnormen festzulegen, oberhalb derer die nationale Gestaltungsfreiheit erhalten bleiben sollte. [4)]

Die deutsche Automobilindustrie schnitt bezüglich ihrer Lohnkosten gegenüber dem Hauptkonkurrenzland Frankreich 1959 noch sehr günstig ab. Da jedoch seitdem das deutsche Lohnniveau zunächst weit stärker gestiegen war als das der übrigen europäischen Länder, hatten 1961 die Gesamtlohnaufwendungen in der deutschen Automobilindustrie nahezu die gleiche Höhe erreicht wie diejenigen der französischen Automobilindustrie. Der Lohnabstand zwischen der BRD und Italien hatte sich bis 1961 sogar noch vergrößert, da die italienischen Lohnsteigerungen wesentlich schwächer waren. Durch die massiven Lohnerhöhungen im

---

1) Vgl. Münchner Merkur vom 12./13.10.1963, Wirtschaftsteil.
2) Vgl. Deutsche Bank, a.a.O., S. 39.
3) Vgl. Tuchtfeldt, E.: a.a.O., S. 32.
4) Vgl. Tuchtfeldt, E.: a.a.O., S. 37.

Jahr 1962 dürften die Lohnkosten in der deutschen Automobilindustrie an die Spitze des EWG-Bereichs gerückt sein. Inzwischen ist allerdings das Lohnniveau in der italienischen Automobilindustrie ebenfalls erheblich gestiegen. Auch in Frankreich sind neuerdings die Löhne wieder angehoben worden. [1]

Die Aufwertung der DM um 5 % im Jahr 1960 bewirkte nicht nur eine Verteuerung unserer Automobile auf dem Weltmarkt, was, zusammen mit einem technisch erheblich verbesserten Personenwagenangebot der Konkurrenzländer, eine erhebliche Verschärfung des Konkurrenzkampfes auf den Exportmärkten zur Folge hatte, ausländische Fahrzeuge konnten überdies am deutschen Personenkraftwagenmarkt nicht unwesentlich billiger angeboten werden.

Infolge weitgehender Mechanisierung und Automatisierung großer Teile der Automobilproduktion kann angenommen werden, daß die heute noch vorhandenen kleineren Unterschiede im Lohn- und Gehaltsniveau der EWG-Mitgliedstaaten nicht so stark ins Gewicht fallen wie bei weniger kapitalintensiven Industriezweigen. [2]

2. Vergleich der Materialkosten der EWG-Staaten

Ein wesentlicher Kostenfaktor bei der Herstellung eines Personenkraftwagens ist das benötigte Rohmaterial. Der Hauptanteil des Rohmaterials in Höhe von etwa 45 % entfällt auf verschiedene Stahlsorten. [3]

In der nun folgenden Tabelle S. 110 soll gezeigt werden, mit welchen Stahlpreisen die Personenkraftwagenindustrie der EWG-Mitgliedstaaten im Jahre 1960 zu kalkulieren hatte.

Die in NF bzw. Lit. genannten Preise Frankreichs und Italiens sind zum am 2. 11. 1961 gültigen Paritätskurs umgerechnet worden.

Die Tabelle zeigt, daß die Kosten der französischen Personenkraftwagenindustrie für die verschiedenen Stahl- und Blechsorten am höchsten lagen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die genannten Stahlpreise Frankreichs die bei Verkäufen im Inland vorgeschriebene Mehrwertsteuer in Höhe von 25 % enthalten. So lassen die gegenüber Deutschland und Italien etwas höher liegenden Stahl- und Blechpreise in Frankreich auf Grund der gegenwärtig nach Sy-

1) Vgl. VDA, 1962, a.a.O., S. 16.
2) Ebenda.
3) Vgl. S. 86.

Stahlsorten, die in der Automobilindustrie laufend verwendet werden.[1]

Sorte	Grundpreise:		
	BRD Frachtbasis ab Werk DM / % kg	Frankreich Frachtbasis Montmedy DM / % kg	Italien Frachtbasis ab Werk DM / % kg
Einsatzstahl für Zahnräder, Nockenwellen	85,30	104,04	76.35
Vergütungsstahl für Kardan-, Vorgelegewellen	82,40	101,59	85,85
Vergütungsstahl für Kurbelwellen	133,50	162,54	90,80
Karosserieblech	86,72	91,10	88.00
Bodenblech	71,22	74,61	71,50

stem und Höhe noch verschiedenartigen Umsatzbesteuerung keinen genauen Rückschluß auf die tatsächlichen Selbstkosten deutscher, französischer oder italienischer Stahlproduzenten zu.

Beim Export eines Personenkraftwagens ist Frankreich nach dem dortigen Umsatzsteuerrückvergütungssystem jedenfalls trotz listenmäßig etwas höherem Einkaufspreis für Stahlprodukte gegenüber der Bundesrepublik begünstigt.[2]

Die Stahlpreise Italiens und der Bundesrepublik liegen ziemlich auf gleicher Höhe. Eine Ausnahme bildet lediglich der in Italien sehr billige Vergütungsstahl für Kurbelwellen.

Neben den Kosten für Stahl und Stahlbleche verursacht den PKW-Produzenten auch die Erstausrüstung eines Personenkraftwagens mit fünf neuen Reifen beträchtliche Kosten. So wurden gemäß der Tabelle[3] bei der Herstellung eines Personenkraftwagens für Bereifung und Gummiprofile 9,5 % der Materialkosten ausgegeben.

1) Vgl. S. 88, S. 90 und S. 91.
2) Vgl. S. 96 ff.
3) Vgl. S. 86.

In der nun folgenden Tabelle werden die im Jahre 1960 gültigen Preislisten der deutschen Reifenfirma Firestone-Phoenix, Hamburg-Harburg, der französischen Firma Michelin, Clermont-Ferrand, und des italienischen Reifenproduzenten Pirelli in Mailand verglichen. Die umgerechneten Preise[1] sollen i. der Tabelle gegenübergestellt werden.

Es ist bekannt, daß die großen Automobilfabriken als Erstausrüster von den Reifenproduzenten besonders hohe Rabatte auf die Listenpreise erhalten. Hierüber waren jedoch nicht einmal ungefähre Angaben zu erhalten. Diese Preisnachlässe dürften jedoch in den EWG-Mitgliedstaaten annähernd gleich hoch liegen und können deswegen unberücksichtigt bleiben.

Listenpreise der PKW-Reifen der in Deutschland meistverwendeten Größen[2]

Abmessung	BRD DM/Stck.	Frankreich DM/Stck.	Italien DM/Stck.
6.40 - 13	69,20	66,15	70,01
5.60 - 15	54,50	62,22	58,69
5.90 - 13	57,90	60,00	62,08

Die Tabelle läßt erkennen, daß bezüglich der Kosten für Reifen bei der Herstellung eines Personenkraftwagens in den EWG-Mitgliedstaaten Frankreich, Italien und Bundesrepublik Deutschland kaum nennenswerte Unterschiede bestanden.

Der nächstgrößere Posten der Materialkosten betrifft die elektrische Ausrüstung eines Personenkraftwagens. Auf diesem Gebiet konnte leider kein einwandfreies Material beschafft werden. Im allgemeinen dürfte jedoch festliegen, daß die deutsche Automobilindustrie mit dem in großen Stückzahlen fertigenden Hauptlieferanten Robert Bosch GmbH eine gute Ausgangsposition hat. Als Beweis hierfür könnte man ansehen, daß Fiat für seine in der Bundesrepublik gefertigten Modelle nicht die italienische elektrische Ausrüstung verwendet sondern diejenige von Bosch.

Die übrigen im Personenkraftwagen verwendeten Materialien verteilen sich auf so viele kleinere Positionen, daß ein Vergleich in diesem Zusammenhang überflüssig erscheint. Auch von den Kosten der Personenkraftwagenindustrie für die in weniger großen Mengen verbrauchten Materialsorten läßt sich sagen, daß die bundesdeutsche Zulieferungsindustrie der Personenkraftwagenindustrie

1) Umgerechnet nach dem am 2. 11. 1961 gültigen Paritätskurs.
2) Vgl. S. 87 ff.

sehr gut spezialisiert ist und damit auch in der Wirtschaftsgemeinschaft gut konkurrenzfähig bleiben dürfte.

3. Vergleich der allgemeinen Leistungsfähigkeit der PKW-Produzenten des EWG-Raumes

Neben den Lohn- und Materialkosten gibt es eine Reihe weiterer Faktoren, die für die Leistungsfähigkeit und die Konkurrenzfähigkeit der Personenwagenindustrie im EWG-Raum mitbestimmend sind.

So soll im folgenden auf die technische Leistungsfähigkeit, die Rentabilität, den Konzentrationsgrad, die Unternehmungsformen und Verflechtungen, die Standortverteilung und die Leistungsfähigkeit der Zubehörindustrie der EWG-Personenkraftwagenindustrie eingegangen werden.

a) Die technische Leistungsfähigkeit der PKW-Industrie

Stand und Erhaltung der technischen Leistungsfähigkeit der Personenkraftwagenindustrie - sowie deren Kapazität - sind weitgehend abhängig vom Ausmaß der Investitionsneigung dieses Industriezweiges.

Während einerseits gewarnt wird, daß Europa vor einer Überkapazität im Automobilbau stehe, vertrat der Chef eines großen deutschen Automobilwerkes die Ansicht, daß die Kapazität eine Machtposition schaffe, die zu einer wichtigen Waffe im härter werdenden Konkurrenzkampf auf dem Automobilsektor werden könne. Der Finanzchef einer anderen deutschen Automobilfabrik äußerte die Meinung, daß die Personenkraftwagenproduktion so rationell gestaltet werden müsse, daß auch bei einer nur 60 %igen Auslastung der Kapazität eines Werkes noch ein Gewinn erwirtschaftet werden könne. [1)]

Die Investitionen der deutschen Automobilhersteller bestanden während der Jahre 1958 - 1961 in der Hauptsache aus Anlageinvestitionen. Eine ähnliche Investitionsstruktur zeigten auch die beiden bedeutendsten französischen Automobilkonzerne Renault und Citroen. Zur Durchführung dieser Investitionen wurden dem Umlaufvermögen der Firmen beträchtliche Beträge entzogen.

Vom italienischen Fiat-Konzern wurde eine etwas andere Investitionspolitik verfolgt. Fiat erhöhte nämlich während der Jahre 1958 - 1961 sein Umlaufvermögen im Ausmaß von 19 % seiner Gesamtinvestitionen. Dem holding-ähnlichen Charakter dieser Firma entsprechend gab Fiat 11,5 % seiner Investitionen zum Erwerb von Beteiligungen aus.

---

1) Vgl. Das Auto, Motor und Sport, Nr. 12, Stuttgart, 15.6.1963, S. 28.

Auch bei Peugeot erhöhte man das Umlaufvermögen um 10,5 % der Gesamtinvestitionen. [1)]

Der Umfang des Anlagevermögens in der Personenkraftwagenindustrie wird dadurch bestimmt, daß sowohl für Fabrikation als auch für Lagerhaltung umfangreiche Investitionen in Grundstücken und Gebäuden erforderlich sind. Auch die fortschreitende Mechanisierung und Automatisierung bei der PKW-Produktion macht hohe Ausgaben für Maschinen und Ausrüstung notwendig. Hierfür wurden von der Personenkraftwagenindustrie etwa 60 - 70 % der Gesamtinvestitionen ausgegeben. [2)]

Ein zusätzlicher Zwang zur Investition in der PKW-Industrie ist in der Tatsache zu erkennen, daß in erster Linie für die Hersteller mittelgroßer PKW-Modelle ein Strukturwandel ihrer Abnehmerkreise eingetreten ist. Während früher diese Fahrzeuge in erster Linie von gewerblichen Abnehmern gekauft wurden, werden heute mittelgroße Personenkraftwagen zum weit überwiegenden Teil von Arbeitnehmern und sonstigen Privaten erworben. Diese Personenkreise konzentrieren ihre Bestellungen - im Gegensatz zu gewerblichen Käufern - auf das Frühjahr. Da eine Einstellung der PKW-Industrie auf die veränderte Situation durch erhöhte Lagerhaltung aus Kostengründen nicht möglich erscheint, waren die Hersteller gezwungen, ihre Kapazität am Spitzenbedarf im Frühjahr zu orientieren.

Auch die tariflichen Arbeitszeitverkürzungen in der Automobilindustrie zwangen die PKW-Hersteller, ihre Investitionen weiter zu verstärken. [3)]

Im Automobilsektor der EWG betrug der Anteil der Anlageinvestitionen als Mittel der letzten Jahre vor 1960 etwa 10 % im Verhältnis zum Umsatz. Im Bereich der Gemeinschaftsländer wurde von der deutschen Personenkraftwagenindustrie relativ am stärksten investiert. Es wurden durchschnittlich Investierungen in Höhe von 11,2 % des Umsatzes vorgenommen. In italienischen Automobilfabriken wurden dagegen nur 9,8 %, in französischen Werken sogar nur 6 % des Umsatzes für Investitionen ausgegeben. [4)]

Die deutschen Automobilhersteller haben ihre bis zum Jahr 1959 ziemlich konstanten Investitionsaufwendungen seit diesem Zeitpunkt noch beträchtlich ge-

---

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 26.
2) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 27.
3) Vgl. IFO-Schnelldienst, Wochenberichte des IFO-Instituts München, 16.Jahrg., Nr. 26, vom 28.6.1963, S. 17.
4) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 27.

steigert. Allein in den 3 Jahren 1959, 1960 und 1961 wurde im Gesamtfahrzeugbau der Bundesrepublik mit nominal 4.860 Millionen mehr investiert als in den 9 Jahren 1950 bis 1958 zusammen (4.740 Millionen). Im Jahr 1962 erreichten die Investitionsausgaben eine neue Rekordhöhe. Erst im Jahre 1963 ist nach den Firmenplanungen mit einem Rückgang der Brutto-Anlageinvestitionen zu rechnen.

Die eben genannten Investitionen wurden in erster Linie im Gebrauchsgütersektor des Fahrzeugbaus für die Personenwagen bis 1,5 l Hubraum vorgenommen. [1)]

Die deutsche Automobilindustrie hat seit 1959 etwa zwei Drittel ihrer Investitionen zur Kapazitätserweiterung verwendet, während ein Drittel Rationalisierungszwecken diente. [2)]

Über den Stand der Rationalisierung und über die Produktivität der EWG-Personenkraftwagenindustrie soll in den folgenden Ausführungen gesprochen werden.

Als Rationalisierung werden methodisch geleitete Maßnahmen bezeichnet, die den Zweck verfolgen, gegenüber bisher gleiche Leistungen mit einem vergleichsweise geringeren Kraft-, Zeit- oder Kosteneinsatz zu erreichen. In der Wirtschaft sollen wissenschaftliche Erkenntnisse für die Praxis so angewandt werden, daß durch Verbesserung von Arbeits- und Organisationsverfahren bestmögliche Leistungsergebnisse erzielt werden können. Durch Rationalisierung im Bereich der Wirtschaft steigt die Produktivität, wodurch die Erzeugungskosten je Einheit sinken. [3)]

Unter Produktivität versteht man die Ergiebigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die optimale Organisation des industriellen Erzeugungsvorganges. Eine Produktivitätssteigerung ist dann erkennbar, wenn bei gleichbleibendem oder sogar geringerem Aufwand an Produktionsmitteln mehr erzeugt werden kann. Als wichtigste Voraussetzungen für hohe Produktivität eines Industriezweiges werden von G.Hutton bezeichnet:

1. Zweckentsprechende Gebäude, Betriebsanlagen und maschinelle Ausrüstung, die voll genutzt und laufend ergänzt und erneuert werden.
2. Tüchtige gelernte und ungelernte Arbeitskräfte, die sorgfältig darin ausge-

---

1) Vgl. IFO-Schnelldienst, a.a.O., S. 17.

2) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 26.

3) Vgl. Kunze, H.H.: Rationalisierung, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3.Band, Stuttgart 1960, S. 4529.

bildet sind, diese Produktionsmittel voll zu nutzen.
3. Ausreichende und stetige Versorgung des Betriebes mit Rohstoffen, Brennstoffen und Energie sowie die Möglichkeit, Transport und andere Dienstleistungen jederzeit im notwendigen Umfang in Anspruch nehmen zu können.
4. Fähige und fachkundige Führungskräfte, die für optimale Organisation der Erzeugung und Senkung der Kosten sorgen.
5. Gesicherte und entwicklungsfähige Absatzmärkte.
6. Ein Klima der öffentlichen Meinung, das günstig für soziale Ordnung und politische Stabilität ist. [1)]

Massenfertigung, große Produktionsserien, Fließbandmethoden, Produktionsplanung, schnelle Abschreibungsmöglichkeiten und Ersatzbeschaffungen gelten als die Voraussetzungen niedriger Fertigungskosten eines Industriebetriebes.

Diese Voraussetzungen können nur dann gegeben sein, wenn gleichzeitig unter Beachtung der folgenden Grundsätze gehandelt wird: Vereinfachung, Standardisierung und Spezialisierung. Diese drei Grundsätze werden als Kernpunkte jeder Produktivitätssteigerung angesehen. Sie haben Geltung sowohl für Rohstoffe, Maschinen und Energie als auch für Arbeiter, Angestellte und Führungskräfte, die durch Ausbildung und Arbeitsteilung im Sinne der drei Grundbegriffe Einsatz finden sollen. [2)]

Unter Vereinfachung versteht man die bewußte Verminderung der Vielgestaltigkeit eines Produktionsvorganges sowohl bei der Herstellung eines Teil- wie auch eines Fertigerzeugnisses.

Als Spezialisierung wird die Konzentration eines Betriebes auf ein sehr enges Produktionsprogramm bezeichnet. Sie ist das Ergebnis einer konsequent durchgeführten Vereinfachung.

Standardisierung schließlich ist ein Ausdruck, der oft gleichbedeutend mit Vereinfachung gebraucht wird, der jedoch von Hutton zur Kennzeichnung für gewisse Normen bezüglich der Leistung, der Qualität, des Aufbaues, der Abmessungen, der Fertigungsweise und der Prüfbedingungen für ein Erzeugnis Verwendung findet. [3)]

Bezogen auf die Automobilindustrie bedeutet Vereinfachung, daß ein Produ-

---

1) Vgl. Hutton, G.: Produktivität bringt uns Wohlstand, Heidelberg 1954, S. 11 ff.
2) Vgl. Hutton, G.: a.a.O., S. 103.
3) Vgl. Hutton, G.: a.a.O., S. 104.

zent die Zahl der angebotenen Wagentypen im Sinne der Typenbeschränkung herabsetzt.[1] Aus fabrikationstechnischen Gründen sind die Automobilhersteller daran interessiert, nur eine beschränkte Zahl von Fahrzeugtypen anzubieten. Aus konkurrenztechnischen Gründen muß jedoch andererseits den höheren Ansprüchen der Verbraucher durch ein individuell gestaltetes Modellangebot Rechnung getragen werden. Hier gilt es, den richtigen Mittelweg zu finden.[2]

Der Entschluß eines PKW-Produzenten, Teile eines Wagens gleich und austauschbar einzuführen, wäre als Standardisierung oder Normung zu bezeichnen.[3] Auf diesem Gebiet ist man in der EWG-Personenkraftwagenindustrie in den letzten Jahren nach dem Vorbild der USA einen großen Schritt vorangekommen.

Man normt gewisse Teile eines Fahrzeuges und verwendet sie in verschiedenen Modellen. Als Beispiel kann hier die Daimler-Benz AG genannt werden, deren Gebrauchs- und Luxuslimousinen sich bei ähnlichen Karosseriegrundformen nur mehr durch Motorleistung und Ausstattung voneinander unterscheiden. Auch andere Firmen bieten heute äußerlich gleiche Fahrzeuge mit unterschiedlicher Motorleistung an.

Als Spezialisierung könnte man bezeichnen, wenn ein Zulieferant einer Automobilfabrik beispielsweise nur noch Zündkerzen liefern würde.[4] Diese Spezialisierungsbestrebungen nach Funktionen lassen sich in der Automobilindustrie in ständig wachsendem Umfang beobachten. Die Firmen geben laufend mehr Einzel- und Zubehörteile bei Zulieferbetrieben in Auftrag. So ist der auf auswärtige Lieferanten entfallende Anteil am Gesamtumsatz bei den Renault-Werken in den letzten Jahren von 40 auf 50 % gestiegen.[5]

Außerdem wird bezüglich der Spezialisierungsbestrebungen des Automobilsektors erkennbar, daß sich die Großunternehmungen in erster Linie auf die Herstellung von Gebrauchsfahrzeugen in großen Serien spezialisiert haben. Den kleineren Firmen des Sektors bleibt die Versorgung des Marktes mit Luxusfahrzeugen und Sportwagen vorbehalten.[6]

Auf eine Anfrage bezüglich Unterlagen über Produktivitätsvergleiche zwischen

---

1) Vgl. Hutton, G.: a.a.O., S. 104.
2) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 29 f.
3) Vgl. Hutton, G.: a.a.O., S. 104.
4) Ebenda.
5) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 30.
6) Ebenda, S. 29.

der deutschen, französischen und italienischen Automobilindustrie wurde von einem Herrn des Verbandes der Automobilindustrie erklärt, daß genaue, statistisch vergleichbare Produktivitätsziffern nicht vorlägen und man sich vorläufig auch nicht um solche Zahlen bemühen werde. Man sei sich in den maßgeblichen Gremien über die Vergleichbarkeit von Produktivitätsziffern am Automobilproduktionssektor noch nicht einig.

Um trotz dieser negativen Bescheide einige Angaben über die Produktivität in der EWG-Personenkraftwagenindustrie geben zu können, werden folgende Tatsachen angeführt. Die Preise von Personenkraftwagen, die in Großserie hergestellt werden, sind, wie in der folgenden Übersicht gezeigt wird, im letzten Jahrzehnt ziemlich stark gesunken.

Als Quelle für den Preisindex deutscher Personenkraftwagen nennt die EWG-Studie eine Erhebung des Statistischen Amtes in Wiesbaden, der die Preise von 12 deutschen PKW-Typen als Grundlage dienten. Zur Errechnung der französischen PKW-Preise während der letzten 10 Jahre wurde das arithmetische Mittel von 20 PKW-Typen genommen, während für Italien der Katalogpreis eines einzigen typischen PKW-Modells als Berechnungsgrundlage herangezogen worden ist.[1)]

Land	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
BRD	100	96	88	85	82	82	81	79	77
Frankreich	100	99	97	96	98	88	86	83	81
Italien	100	100	87	84	88	83	75	63	61

Obwohl im Laufe des letzten Jahrzehnts beträchtliche Erhöhungen einiger Produktionskostenfaktoren, insbesondere der Lohnkosten, erfolgten, konnten die Personenkraftwagenpreise im EWG-Raum sogar wesentlich gesenkt werden. Die Tabelle läßt erkennen, daß während der letzten zehn Jahre die in der EWG hergestellten Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeuge 1961 gegenüber 1953 einen relativen Preisrückgang von etwa 20 % aufweisen. Vorübergehend wurden nur in Frankreich im Zuge des allgemeinen Preisanstieges die Personenkraftwagenpreise während der Jahre 1957 und 1958 leicht erhöht.

Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die vorgenannten Preisindices wegen der veränderten Produktionsstruktur des Automobilsektors und der techni-

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., Anlage IV.

schen Weiterentwicklung der Fahrzeuge nur bedingt verglichen werden können, läßt die Preisentwicklung doch auf eine beachtliche Verbesserung der Produktivität im Personenkraftwagenbau schließen.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß deutsche Personenwagen bereits im Jahre 1953 international als preisgünstig galten, kann behauptet werden, daß der in obiger Tabelle gezeigte weitere durchschnittliche Preisrückgang eine günstige Entwicklung der zukünftigen Absatzmöglichkeiten der BRD-Personenwagenindustrie erwarten läßt.

b) Die Rentabilität der PKW-Hersteller

Wenn auch der Begriff "Rentabilität" in Wissenschaft und Praxis, Betriebs- und Volkswirtschaftslehre nicht eindeutig aufgefaßt wird, besteht doch Übereinstimmung darüber, daß es sich dabei um einen Tatbestand des ökonomischen Marktgeschehens handelt, der auf die Ergiebigkeit (Einträglichkeit) einer einzelnen wirtschaftlichen Handlung, einer Kapitalanlage oder einer Unternehmung im ganzen bezogen ist. [1)]

Während, wie bereits beschrieben, die bedeutenden Personenkraftwagenproduzenten des EWG-Raums ihre Investitionsraten laufend erhöht haben, konnte damit eine Verminderung der Rentabilität dieses Industriezweiges nach 1958 nicht vermieden werden. So sank das durchschnittliche Verhältnis ausgeschütteter und nicht ausgeschütteter Gewinne und Abschreibungen zum Umsatz in der Bundesrepublik von 10,5 % im Jahre 1958 auf 9,5 % im Jahr 1961. In Frankreich war der Rentabilitätsrückgang sogar noch erheblicher. Hier ging die Ziffer von 7,2 % 1958 auf 6,2 % 1961 zurück. Nur in Italien hielten sich die Gewinne und Abschreibungen zum Umsatz mit 12,5 % konstant. [2)]

Verglichen mit dem Hauptkonkurrenten Frankreich waren für die bundesdeutsche Personenkraftwagenindustrie bezüglich ihrer Rentabilität bisher noch leichte Vorteile zu erkennen. Die gute Rentabilität läßt darauf schließen, daß das Verhältnis der am Markt erzielten Preise zu den Produktionskosten im Vergleich mit den Konkurrenzländern günstig war.

Diese Preise ließen sich, sollte es die Marktlage erforderlich machen, nicht unbeträchtlich senken, ohne daß die Herstellerfirmen Verlustgeschäfte eingehen müßten.

---

1) Vgl. Kosiol, E.: Rentabilität, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Band, Stuttgart 1960, S. 4641.

2) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 28.

c) Konzentrationsgrad, Unternehmungsformen und -Verflechtungen der EWG-Automobilindustrie

Gunzert bezeichnet Konzentration als einen Prozeß im Zeitablauf, der sich als ein Wachstum des Leistungsanteils der oberen Betriebs- bzw. Unternehmensgrößenklassen gegenüber kleineren Größenklassen manifestiert. [1)]

Der als "Konzentration" bezeichnete Vorgang kann auf zweierlei unterschiedliche Arten entstehen.

Einmal ist es möglich, daß sich mehrere bisher selbständige Unternehmungen zu einer neuen Wirtschaftseinheit zusammenschließen.

Konzentration kann aber auch dadurch entstehen, daß sich Unternehmer entschließen, ihre Produktion zu verringern oder Teile des Betriebes ganz zu schließen. [2)]

Im Zuge der Entwicklung der Serienfabrikation im Personenkraftwagenbau unterlagen die Automobilproduzenten einem starken Konzentrationsprozeß. So lag im Jahre 1959 in der Bundesrepublik Deutschland die Herstellung von Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugen bereits zu 89 % in Händen der vier Großunternehmungen Volkswagenwerk, Daimler-Benz, Opel und Ford. Während in Frankreich die vier Hauptproduzenten Renault, Citroen, Simca und Peugeot 1959 sogar 99 % an der Personenkraftwagenherstellung beteiligt waren, wurden im gleichen Jahr in Italien nicht weniger als 88 % der PKW-Produktion allein von den Fiat-Werken bestritten.

Da jedoch, besonders in der Bundesrepublik Deutschland, die Zahl der kleineren PKW-Hersteller im EWG-Raum noch bedeutend höher liegt als in den Vereinigten Staaten von Amerika, scheint alles darauf hinzuweisen, daß durch die sich im Rahmen eines gemeinsamen Großmarktes ergebende Verschärfung des Wettbewerbes ein weiterer Konzentrationsprozeß folgen wird. [3)]

Der Anschluß der Auto-Union an Daimler-Benz, die während des Sanierungsprozesses der Bayerischen Motorenwerke erfolgten Verhandlungen mit Daimler-Benz und schließlich der Konkurs der Borgward-Gruppe deuten darauf hin, daß die Erhaltung kleinerer Unternehmen als Automobilproduzenten mit steigenden Schwierigkeiten verbunden sein dürfte. [4)]

---

1) Vgl. Gunzert, R.: Konzentration, Markt und Marktbeherrschung, Frankfurt/Main 1961, S. 15.
2) Vgl. ebenda.
3) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 28 f.
4) Vgl. Das Auto, Motor und Sport, Heft 12, Stuttgart, 15.6.1963, S. 28.

In diesem Zusammenhang sollen Auszüge eines Gespräches wiedergegeben werden, das der Vertreter einer führenden deutschen Automobilfachzeitschrift mit Ferry Porsche, dem Chef der kleinsten deutschen Automobilfabrik, führen konnte. Es ging dabei um die Frage, ob den Individualisten im Automobilbau noch Zukunftschancen eingeräumt werden könnten oder ob der kleine PKW-Produzent auch in der Bundesrepublik nach dem Beispiel der USA bedroht sei, von den großen Unternehmungen erdrückt zu werden. Porsche vertrat die Ansicht, daß die Bedrohung der Kleinen nicht von der Massenproduktion der Großen ausgehe. Es gäbe viele Autokäufer, deren Wahl auf ein individuelles Fahrzeug falle, das sich durch Leistung oder Fahreigenschaften aus der Masse der Großserienfahrzeuge heraushebe. Das zeigten die Verkaufserfolge von Porsche in den USA, die gleichzeitig vermuten ließen, daß sich die kleinen Automobilwerke individualistischer Prägung auch für den europäischen Markt noch Zukunftschancen einräumen dürften. Voraussetzung sei aber, daß die kleinen Werke bezüglich Leistung und Qualität ihrer Fahrzeuge etwas besonderes zu bieten hätten, was die überdurchschnittlichen Preise rechtfertige.

Porsche sieht vom Bedarf her für die Spezialautofirmen keine Gefahr. Eine Existenzbedrohung für kleine Autofirmen liege fast ausschließlich in den ständigen Kostensteigerungen - vor allem beim Personalaufwand - und in der Frage, wie lange sich noch Arbeiter finden ließen, die bereit seien, handwerkliche, komplizierte Handgriffe der gleichförmigen Arbeit am Fließband vorzuziehen. Bei aller Liebe zur Individualität lasse der Markt nicht zu, daß selbst einzigartige Spezialfahrzeuge eine bestimmte Preisgrenze überschritten. Dieser Preisgrenze kämen deutsche Werke bereits ziemlich nahe. [1]

Nach dem Ausscheiden der Borgward-Werke und der Umwandlung des Volkswagenwerkes in eine Aktiengesellschaft haben heute mit Ausnahme der sich im Besitz des französischen Staates befindlichen Renault-Werke die großen Automobilproduzenten des EWG-Raumes als Unternehmungsform die Aktiengesellschaft gewählt. Die Höhe des zur Großserienautomobilherstellung erforderlichen Kapitalbedarfs ließ die Bildung dieser Rechtsform unerläßlich erscheinen.

Einige kleinere Automobilfabriken - wie die beiden deutschen Firmen Porsche und Glas - werden gegenwärtig noch in Rechtsform der KG bzw. der GmbH betrieben. Die relativ kleine Produktionsserie des Porsche-Werkes läßt die Möglichkeit offen, das Unternehmen auch weiterhin auf der Kapitalbasis der KG zu betreiben. Anders liegen die Produktionsverhältnisse bei Glas. Die dort hergestellten Kleinwagentypen scheinen auf die Dauer nur durch moderne Großse-

1) Vgl. Das Auto, Motor und Sport, Heft 12, Stuttgart, 15.6.1963, S. 28.

rienfertigung preislich und qualitativ konkurrenzfähig. So wird sich hier durch die Höhe der erforderlichen Investitionsmittel die Bildung einer Aktiengesellschaft zur Verbreiterung der Kapitalbasis nicht vermeiden lassen.

Das warnende Beispiel des Borgward-Konzerns, der in Form einer GmbH betrieben wurde, darf nicht übersehen werden. Vielleicht hätte das Schicksal des Bremer Werkes durch rechtzeitige Schaffung einer breiten Eigenkapitalbasis vermieden werden können.

Im Zusammenhang mit Unternehmungsformen und Verflechtungen muß auf die umfangreichen staatlichen Beteiligungen an der Automobilindustrie hingewiesen werden. [1)]

In der Bundesrepublik sind der deutsche Staat und das Land Niedersachsen mit je 20 % am größten Automobilkonzern Europas, dem Volkswagenwerk, beteiligt. Der staatliche Einfluß auf dieses Unternehmen ist um so höher einzuschätzen, als die breite Streuung der übrigen Anteile in Form der Volksaktie gesetzlich verankert ist.

In Frankreich untersteht der größte Automobilproduzent des Landes, Renault, unmittelbar dem Staat. Die staatliche Beteiligung an diesem Unternehmen beträgt 100 %.

Auch der italienische Staat besitzt Beteiligungen an der Automobilindustrie des Landes. So wird der zweitgrößte Automobilkonzern Italiens, Alfa Romeo, von einer staatlichen Holding-Gesellschaft überwacht.

Zusammen wurden im Jahr 1960 in den EWG-Mitgliedstaaten Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien etwa 40 % der Personenkraftwagenindustrie der Gemeinschaft staatlich kontrolliert.

Neben den staatlichen Beteiligungen ist auch der Einfluß der großen amerikanischen Automobilkonzerne auf die Personenkraftwagenproduktion des EWG-Gebietes von großer Bedeutung.

In der Bundesrepublik Deutschland werden Opel und Ford als Tochtergesellschaften von General-Motors bzw. der amerikanischen Ford-Company betrieben.

Auch in Frankreich ist es der amerikanischen Automobilindustrie in jüngster Zeit gelungen, Einfluß auf die französische Personenkraftwagenproduktion zu erlangen. Das war durch den Erwerb von Simca-Anteilen durch Chrysler ermög-

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 31 ff.

licht. Chrysler besitzt heute 63 % der Simca-Anteile, während Fiat noch mit 27 % beteiligt ist. [1)]

Insgesamt waren 1960 21 % der EWG-Personenkraftwagenproduktion von amerikanischen Gesellschaften kontrolliert. In der Bundesrepublik lag dieser Anteil sogar bei etwa 30 %.

Eine weitere Verflechtung der westdeutschen Personenkraftwagenindustrie wurde durch den an anderer Stelle bereits erwähnten Erwerb der Auto-Union-Mehrheit durch Daimler-Benz gebildet.

Ein ähnlicher Vorgang war 1954 bereits in Frankreich zu beobachten, als Citroen entscheidenden Einfluß auf die Panhard-Werke gewinnen konnte.

In Deutschland kontrolliert die Gruppe Flick Daimler-Benz und damit auch die Auto-Union. Die Bayrischen Motorenwerke haben sich auf eine finanzielle Bindung an die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, MAN, eingelassen, die ihrerseits wiederum dem Konzern der Gutehoffnungshätte angehört.

Ist es in der Bundesrepublik die Stahlindustrie, die mit der Automobilproduktion eng verbunden ist, so sind es in Frankreich und Italien Reifen- und Mineralölkonzerne, die stark mit der dortigen Personenkraftwagenindustrie verflochten sind.

In Frankreich kontrolliert der Michelin-Reifenkonzern Citroen und damit auch Panhard. Die Michelin-Werke besitzen an Citroen einen Anteil von 56 %. [2)]

In Italien ist es die Reifenfirma Pirelli, die mit Fiat zusammen zu je 50 % am Kapital der Firma Auto-Bianchi beteiligt ist. Außerdem gehört Fiat ein beachtlicher Anteil der Mineralölgesellschaft Aquila.

In den beiden Tochtergesellschaften amerikanischer Automobilgroßkonzerne Opel und Ford besitzt die Bundesrepublik zwei Konkurrenten, die für europäische Maßstäbe über sehr große Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten verfügen. Diese Zugehörigkeit zu den beiden größten Automobilfabriken der Welt kann sich bei der im Rahmen der EWG zu erwartenden Verschärfung des Wettbewerbes am Automobilmarkt nur positiv auswirken.

Das Volkswagenwerk hat, wie Professor Nordhoff auf der Hauptversammlung des Unternehmens mitteilte, einen Großteil des sehr guten Ergebnisses des Jahres 1962 dazu verwendet, seine Reserven zu stärken. Die Reserven des Volkswagenwerkes liegen allerdings auch jetzt noch weit hinter den Reserven ver-

---

1) Vgl. Der Volkswirt, Nr. 40, Frankfurt/Main, 4.10.1963, S. 2312.

2) Vgl. Vetter, H.W.: "Der mobile Traum" des Kleinbürgers, in: Der Volkswir, Nr. 30, Frankfurt/Main, 7.6.1963, S. 1583 ff.

gleichbarer Konkurrenten des Auslandes zurück. Man sei aber jetzt aus der sehr gefährlichen Situation extrem niedriger Reserven herausgekommen, in die das Werk durch die Art der Privatisierung gebracht worden sei. [1)]

Aus Frankreich werden Gerüchte von zu erwartenden Großfusionen in der Automobilindustrie bekannt. Anlaß dieser Gerüchte war die Ankündigung einer Kapitalerhöhung des staatlichen Renault-Konzerns. In der Pariser Fachwelt wurde die Meinung vertreten, daß die Regierung ihren Einfluß auf die französische Automobilproduktion weiter verstärken wolle und beabsichtige, alle Produzenten mit Ausnahme des unter amerikanischen Einfluß gelangten Simca-Konzerns an Renault zu binden.

Es besteht jedoch noch Unklarheit darüber, ob Citroen-Panhard oder Peugeot zuerst Objekt solcher Konzentrationsbestrebungen sein werde. Peugeot soll jedoch in diesem Zusammenhang öfters genannt worden sein.

Als Grund dieser Vorhaben ist zu vermuten, daß die französische Regierung auf solche Weise verhindern will, daß der amerikanische Einfluß auf die Automobilproduktion des Landes weiter ausgedehnt wird, indem die von Chrysler kontrollierte Simca-Gruppe ihrerseits Einfluß auf Peugeot gewinnen könnte. [2)]

Der Übergang der Simca-Majorität zu Chrysler wurde in Kreisen der französischen Wirtschaft zum Anlaß genommen, eine Kontrolle amerikanischer Investitionen zu fordern. Viele kartellfreudige Europäer sind von einer Marktausweitung der unabhängig operierenden Tochtergesellschaften amerikanischer Automobilkonzerne stark beunruhigt. [3)]

d) Die Standortverteilung der PKW-Industrie

Die räumliche Streuung der EWG-Personenwagenindustrie soll durch folgende Karte Seite 124 gezeigt werden: [4)]

1) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 8.7.1963, S. 13.
2) Vgl. Industriekurier vom 9.7.63, S. 6.
3) Vgl. Schmidt, W.: Der neue Boom, in: Der Volkswirt, Nr. 23, Frankfurt/Main, 7.6.1963, S. 1141.
4) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 32.

Zahl der Beschäftigten:
über 1oo.ooo
7o.ooo bis 8o.ooo
6o.ooo bis 7o.ooo
35.ooo bis 4o.ooo
2o.ooo bis 25.ooo
15.ooo bis 2o.ooo
5.ooo bis 1o.ooo
Raum Bremen
Raum Braunschweig/
Hannover/Wolfsburg
Eindhoven
Raum Düsseldorf/Köln
Rüsselsheim
Raum Mannheim/
Neckarsulm/
Stuttgart
Raum Paris
Raum Ingolstadt/
Dingolfing/
München
Sochaux
Raum Mailand/
Turin

Wie die Karte erkennen läßt, ist die räumliche Streuung trotz der großen Anzahl von PKW-Produzenten im EWG-Raum ziemlich gering.

Ein Hauptgrund für diese Erscheinung dürfte darin zu erblicken sein, daß die Standortwahl der Produktionsstätten der Automobilindustrie ursprünglich nach Gesichtspunkten guter Absatzmöglichkeiten in die unmittelbare Umgebung großer Städte gelegt wurde. Auch die in den Großstädten vorhandenen Arbeitskraftreserven waren für die Standortwahl mitbestimmend.

Die Standorte der bundesdeutschen PKW-Industrie sind, verglichen mit Frankreich und Italien, relativ breit gestreut. Die Bundesrepublik verfügt über mehrere große PKW-Produktionsgebiete: Die Räume Stuttgart/Mannheim (Daimler-Benz, NSU, Neckar-Werke und Porsche), Rüsselsheim (Opel), Braunschweig/Hannover/Wolfsburg (Volkswagenwerk), Düsseldorf/Köln (Auto-Union und Ford) und München/Ingolstadt/Dingolfing (BMW, Auto-Union und Glas).

Bis zum Jahre 1959 bestand in der Bundesrepublik noch ein weiteres PKW-Produktionsgebiet im Raum Bremen. Über das Ausscheiden der in diesem Gebiet gelegenen Borgward-Werke vom PKW-Markt wurde schon an anderer Stelle hingewiesen. [1)]

Im Gegensatz zur deutschen Automobilproduktion liegt das Schwergewicht der französischen Personenkraftwagenproduktion mit Ausnahme der Peugeot-Werke, die in Sochaux Produktionsstätten unterhalten, im Großraum Paris. Auch für die italienische PKW-Industrie ist als einziger Ballungsraum das Gebiet Mailand/Turin zu erkennen. [2)]

Dem in den letzten Jahren bemerkbaren Drang der Personenkraftwagenproduzenten nach Auflockerung der Ballungszentren ist in der Bundesrepublik bereits weitgehend entsprochen worden. In Frankreich und Italien ist man bemüht, bisher Versäumtes auf diesem Gebiet nachzuholen. So wurde in Frankreich auf Veranlassung von Behörden und Plankommissariat eine regionale Dezentralisierung der Personenkraftwagenindustrie angestrebt mit dem Erfolg, daß Renault in Le Mans, Citroen in Rennes und Peugeot in Mühlhausen Zweigwerke errichtet haben.

Auch Italien folgt diesem Beispiel, wie aus der Gründung eines Lancia-Zweigwerkes in Bozen und eines Alfa Romeo-Betriebes in Neapel erkennbar ist. [3)]

---

1) Vgl. S. 19 und S. 54.
2) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 30 f.
3) Vgl. ebenda.

Eng verbunden mit der Wahl des Standortes eines Industriebetriebes ist heute in der Bundesrepublik das Problem der Arbeitskräftebeschaffung. Professor Nordhoff, Vorsitzender des Vorstandes des Volkswagenwerkes, betonte auf der Hauptversammlung des Werkes im Juli 1963, daß dem Unternehmen zum genannten Zeitpunkt fast 5.000 Arbeitskräfte fehlten. Der Arbeitskräftemangel sei eines der entscheidenden Probleme der deutschen Industrie, dessen natürliche Lösung sich auch in längerer Zeit nicht erwarten lasse. [1)]

Nordhoff gab weiter zur Kenntnis, daß man froh sein müsse, wenn der bisherige Beschäftigungsstand des Volkswagenwerkes mit ca. 78.000 Belegschaftsmitgliedern gehalten werden könne. Es sei zwar vorgesehen, dem Arbeitskräftemangel durch die Einstellung weiterer italienischer Gastarbeiter abzuhelfen, eine endgültige Lösung des Beschäftigungsproblemes lasse sich aber auf diese Weise nicht erreichen.

Gegenwärtig sei noch nicht zu erkennen, so führte Nordhoff weiter aus, ob das Volkswagenwerk die Schaffung weiterer Kapazitäten innerhalb der Bundesrepublik erstreben werde, oder ob man gezwungen sei, Betriebe außerhalb der deutschen Landesgrenzen zu errichten. [2)]

e) Die Leistungsfähigkeit der Zubehörindustrie

Wie bereits im Abschnitt über die Spezialisierungsbestrebungen der Personenkraftwagenindustrie angedeutet wurde, geben die Firmen ständig mehr Einzel- und Zubehörteile Zulieferbetrieben in Auftrag. [3)] Mit dieser Entwicklung werden an die Zulieferanten der EWG-Automobilindustrie erhöhte Anforderungen gestellt. Der Wirtschaftlichkeit der Kraftwagenproduktion mit steigendem Anteil angelieferter Teile sind allerdings durch das bisherige Umsatzsteuersystem der Bundesrepublik bestimmte Grenzen gesetzt. [4)]

Allgemein ist zu einem Vergleich der EWG-Zulieferindustrie festzustellen, daß dieser Industriezweig in Deutschland qualitativ und preislich gegenüber den Konkurrenzbetrieben in den EWG-Partnerstaaten günstig liegt.

Von dieser Seite dürften für die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Personenkraftwagenindustrie nach einer befriedigenden Lösung des Umsatzsteuerproblems keine Schwierigkeiten zu erwarten sein.

---

1) Vgl. Handelsblatt vom 8.7.1963, S. 1.
2) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 8.7.1963, S. 13.
3) Vgl. S. 115 ff.
4) Vgl. S. 98 ff.

II. Vergleich der Exportstruktur der Personenkraftwagenproduzenten des EWG-Raumes

In den folgenden Ausführungen soll gezeigt werden, wie unterschiedlich die Exportstruktur der Personenkraftwagenindustrie im EWG-Bereich beschaffen ist.

Zunächst soll der Anteil der EWG-Staaten am innergemeinschaftlichen Handel mit Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugen im Jahre 1959 anhand der folgenden Übersicht gezeigt werden:[1)]

EWG-Bestimmungsland	EWG-Exportland (1959)					
	BRD		Frankreich		Italien	
	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt-PKW-Exp. der BRD	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt-PKW-Exp. Frankreichs	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt-PKW-Exp. Italiens
BRD	-	-	55.200	10,8 %	54.900	30,1 %
Saargebiet	500	0,1 %	-	-	-	-
Frankreich	9.700	1,3 %	-	-	3.700	2,0 %
Frankreichs überseeische Departem. u. Algerien	1.200	0,2 %	40.300	7,9 %	200	0,1 %
Italien	7.900	1,0 %	5.300	1,1 %	-	-
Belgien u. Luxemburg	56.300	7,4 %	51.600	10,0 %	4.900	2,7 %
Niederlande	30.600	4,0 %	9.900	1,9 %	4.200	2,3 %
Insgesamt:	106.200	14,0 %	162.300	31,7 %	67.900	37,2 %

Die Tabelle läßt erkennen, daß im Bereich der EWG für die deutsche Personenkraftwagenindustrie nur das Gebiet der Benelux-Staaten mit zusammen 11,4 % ein größeres Absatzgebiet darstellte. Der westdeutsche PKW-Export in die übri-

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., Anhang.

gen EWG-Mitgliedstaaten lag jeweils nur bei 1 % der Gesamtzahl ausgeführter deutscher Personenkraftwagen. Die Absatzmärkte Frankreichs und Italiens waren unserer PKW-Industrie 1959 noch weitgehend verschlossen, wie aus den relativ bescheidenen Verkaufserfolgen der westdeutschen Automobilindustrie in diesen Ländern zu erkennen ist. Der Grund für diese Situation dürfte in erster Linie in den während des Anfangsstadiums der Gemeinschaft noch voll wirksamen Einfuhrzoll- und Kontingentierungsbestimmungen und den Umsatzsteuersystemen Frankreichs und Italiens zu finden sein.

Noch im Jahre 1962 beklagte sich Professor Nordhoff in einer Stellungnahme zur Lage der deutschen Automobilindustrie, daß so viele Jahre nach Abschluß der Römischen Verträge von einer Gemeinschaft im Automobilbereich der EWG noch keine Rede sein könne. Zwar habe sich durch die Aufhebung der Importkontingentierungen in Frankreich und Italien für die deutschen Automobilexportmöglichkeiten eine Besserung ergeben, doch würden deutsche Erzeugnisse in diesen Ländern noch immer mit rund 50 % ihres Wertes belastet. Für in die Bundesrepublik importierte französische und italienische Wagen müßten dagegen nur rund 16 % Zölle und Abgaben bezahlt werden. So konnte es den Automobilproduzenten Frankreichs und Italiens gelingen, im ersten Halbjahr 1962 rund 70.000 Fahrzeuge in der Bundesrepublik zu verkaufen, während die deutsche Automobilindustrie im gleichen Zeitraum nur 57.000 Einheiten in diesen Ländern abzusetzen vermochte. Der freie Wettbewerb, so führte Professor Nordhoff aus, sei nicht allein eine Frage des Zollabbaus, sondern vor allem auch ein Problem der Anpassung der Steuerpolitik der einzelnen Länder.[1)]

Während des Jahres 1959 konnten von der Bundesrepublik insgesamt 106.200 Personenkraftwagen in den EWG-Raum exportiert werden, was 14 % Anteil am Gesamt-PKW-Export unserer Automobilindustrie bedeutete.

Wesentlich wichtiger war der EWG-Exportmarkt für die französische Personenkraftwagenindustrie. Es gelang der Automobilindustrie Frankreichs 1959, fast ein Drittel ihrer Gesamtexporte in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft abzusetzen. Größter Absatzmarkt im EWG-Bereich war die BRD, die 1959 10,8 % der französischen PKW-Exporte aufnehmen konnte. In Belgien-Luxemburg konnte die Automobilindustrie Frankreichs ähnliche Exporterfolge, nämlich 10 % der Gesamt-PKW-Exporte, erzielen. Der italienische Automarkt war im Jahre 1959 auch der französischen PKW-Industrie weitgehend verschlossen.

Noch bedeutungsvoller als für Frankreich war der EWG-Personenkraftwagenmarkt als Exportgebiet für die italienische Automobilindustrie. Über ein Drittel,

1) Vgl. Süddeutsche Zeitung v. 6.11.1962, S. 5.

nämlich 37,2 % der italienischen PKW-Exporte wurden von den Ländern der Gemeinschaft aufgenommen. Größter Exportmarkt war für die italienische Automobilindustrie der bundesdeutsche PKW-Markt. Hier konnten 1959 allein über 30 % der italienischen Personenkraftwagenexporte Absatz finden. Die Verkäufe am französischen PKW-Markt waren für die italienische Automobilindustrie infolge gegenseitiger Einfuhrdiskriminierungen erschwert.

In den Benelux-Staaten wurden 1959 5 % der Gesamtzahl italienischer PKW-Exporte verkauft. Am PKW-Markt der Benelux-Staaten ließen sich 1959 noch starke Präferenzen zugunsten deutscher oder französischer Automobilerzeugnisse erkennen.

Neben den bisher angeführten Absatzmärkten fanden in Ländern, die 1959 der EWG assoziiert waren, 3.700 deutsche, 15.900 französische und 700 italienische Personenwagen einen Käufer. Während also die BRD und Italien nur 0,5 % bzw. 0,4 % ihrer Personenkraftwagenexporte in den der EWG assoziierten Ländern absetzen konnten, bedeuteten diese Gebiete für Frankreich einen ansehnlichen Absatzmarkt. So wurden 1959 3,1 % der französischen PKW-Exporte in den der EWG assoziierten Staaten verkauft.

Die jetzt folgende Tabelle Seite 130 soll über die PKW-Exportziffern der EWG-Mitgliedstaaten in die Länder des EFTA-Blockes Aufschluß geben.[1)]

Während des Jahres 1959 konnte die deutsche Automobilindustrie in den Wirtschaftsraum der EFTA etwa die doppelte Zahl Personenkraftwagen als in die EWG-Mitgliedstaaten exportieren. Allein in Schweden wurden etwa 10 % der westdeutschen PKW-Exporte verkauft. Es folgten Dänemark (4,9 %), Österreich (4,6 %) und die Schweiz mit 4,4 %, die ebenfalls einen beachtlichen Teil unserer Auto-Exporte aufnehmen konnten. Selbst am PKW-Markt Großbritanniens, das selbst über eine starke eigene Automobilproduktion verfügen konnte, gelang es der deutschen PKW-Industrie 1959, 12.400 Fahrzeuge abzusetzen. Das war mit einem Anteil von 1,7 % an den deutschen Gesamt-PKW-Exporten mehr als während dieses Zeitraums beispielsweise von unseren EWG-Partnern Frankreich oder Italien aufgenommen wurden.

Für Frankreich hatte der EFTA-Personenkraftwagenmarkt eine weit geringere Bedeutung als für die westdeutsche Automobilindustrie. Frankreich exportierte 1959 12,7 % seiner Gesamt-PKW-Exporte in EFTA-Mitgliedstaaten. Größter Abnehmer französischer Personenkraftwagen im EFTA-Bereich war Großbritannien. Hier fanden 3,3 % der PKW-Exporte Frankreichs einen Käufer.

---

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., Anhang.

EFTA-Bestimmungsland	EWG-Exportland (1959)					
	BRD		Frankreich		Italien	
	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt-PKW-Exp. der BRD	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt-PKW-Exp. Frankreichs	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt-PKW-Exp. Italiens
Dänemark	36.800	4,9 %	7.900	1,5 %	3.300	1,8 %
Großbritannien	12.400	1,7 %	17.000	3,3 %	4.100	2,2 %
Norwegen	8.400	1,1 %	1.600	0,3 %	300	0,2 %
Österreich	35.200	4,6 %	8.500	1,7 %	7.100	3,8 %
Portugal	8.900	1,2 %	3.600	0,7 %	2.800	1,6 %
Schweden	75.200	9,9 %	10.700	2,0 %	3.500	1,9 %
Schweiz	33.000	4,4 %	16.600	3,2 %	7.400	4,1 %
Insgesamt:	209.900	27,8 %	65.800	12,7 %	28.500	15,6 %

Auch für Italien hatte der EFTA-Personenkraftwagenmarkt nicht die große Bedeutung, die dieser für die deutsche PKW-Industrie eingenommen hatte. Lediglich die Schweiz und Österreich traten als größere Abnehmer von jeweils ca. 4 % der italienischen PKW-Exporte in Erscheinung.

Über die PKW-Exporte der EWG-Staaten in sonstige Bestimmungsländer soll in der folgenden Übersicht S. 131 Auskunft gegeben werden. [1)]

Die größten Exportmärkte der deutschen PKW-Produzenten lagen 1959 außerhalb der Wirtschaftsblöcke von EWG und EFTA. Über die Hälfte (56,3 %) der westdeutschen Personenkraftwagenexporte ging in Länder, die weder der EWG noch der EFTA angehörten. Größtes PKW-Abnahmeland waren 1959 die Vereinigten Staaten, die 201.000 Fahrzeuge oder 26,5 % der deutschen PKW-Ausfuhren aufnahmen. Auch für Frankreich und Italien bedeutete der US-Automobilmarkt im Jahr 1959 ein bedeutendes Absatzgebiet. Frankreich konnte in diesem Jahr sogar 34,8 % seiner Gesamt-PKW-Exporte in den USA absetzen. Italien verkaufte 1959 26,3 % seiner PKW-Ausfuhren in den USA.

1) Vgl. VDA, 1960, a.a.O., Anhang.

Sonstige Bestimmungsländer	EWG-Exportland (1959)					
	BRD		Frankreich		Italien	
	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt-PKW-Exp. der BRD	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt PKW-Exp. Frankreichs	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt PKW-Exp. Italiens
Europas	13.100	1,8 %	10.200	1,9 %	8.700	4,7 %
Afrikas	55.200	7,3 %	30.000	5,6 %	8.000	4,4 %
Australiens u. Ozeaniens	27.100	3,6 %	7.500	1,5 %	2.500	1,4 %
USA	201.000	26,5 %	178.800	34,8 %	48.100	26,3 %
Kanada	39.100	5,1 %	17.300	3,4 %	2.300	1,3 %
Mittel- u. Südamerikas	63.800	8,4 %	17.400	3,4 %	5.900	3,2 %
Asiens	27.500	3,6 %	9.500	1,9 %	10.100	5,5 %
Insgesamt:	426.800	56,3 %	266.800	51,8 %	85.600	46,8 %

Seit dem Jahre 1959 hat sich die Exportstruktur der deutschen PKW-Industrie wie folgt verändert. 1962 konnten bereits ca. 25 % der deutschen PKW-Exporte gegenüber nur 14 % im Jahr 1959 in unseren EWG-Partner-Ländern abgesetzt werden.

Auch für die französische PKW-Industrie gewann der EWG-Markt nach 1959 noch größere Bedeutung. 1962 fanden 47,5 % der französischen PKW-Exporte im EWG-Bereich einen Käufer gegenüber 31,7 % im Jahre 1959.

Der italienischen PKW-Industrie gelang nach 1959 ebenfalls eine beachtliche Ausweitung ihrer Exporte in den EWG-Bereich. 1962 konnten 47,7 % der italienischen PKW-Exporte in EWG-Mitgliedstaaten Absatz finden. Im Jahre 1959 waren es noch 37,2 %.

Bestimmungsländer	EWG-Exportland (1962)[1]					
	BRD		Frankreich		Italien	
	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt PKW-Exp. der BRD	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt-PKW-Exp. Frankreichs	Zahl der exp. PKW	Anteil am Gesamt PKW-Exp. Italiens
EWG-Raum						
BRD	-	-	79.600	16,8 %	67.600	26,5 %
Frankreich	52.700	5,3 %	-	-	27.200	10,6 %
Italien	60.000	6,1 %	47.600	10,0 %	-	-
Belg./Lux.	75.700	7,7 %	89.900	19,0 %	15.200	6,0 %
Niederlande	55.600	5,6 %	8.300	1,7 %	11.800	4,6 %
EWG zus.	244.000	24,7 %	225.400	47,5 %	121.800	47,7 %
EFTA-Raum						
Dänemark	44.300	4,5 %	11.000	2,3 %	8.500	3,3 %
Großbrit.	20.900	2,1 %	8.300	1,8 %	3.000	1,2 %
Norwegen	17.100	1,7 %	5.100	1,1 %	2.200	0,9 %
Österreich	55.700	5,6 %	11.200	2,4 %	7.300	2,8 %
Portugal	6.700	0,7 %	2.400	0,5 %	2.000	0,8 %
Schweden	89.400	9,1 %	9.200	2,0 %	3.500	1,4 %
Schweiz	60.400	6,1 %	24.200	5,1 %	14.300	5,6 %
EFTA zus.	294.500	29,8 %	71.400	15,2 %	40.800	16,0 %
Sonstige Länder						
Europas	30.600	3,1 %	16.700	3,7 %	22.000	8,6 %
Afrikas	52.400	5,3 %	52.800	11,4 %	17.300	6,8 %
Australiens u. Ozeaniens	5.800	0,6 %	10.100	2,3 %	4.800	1,9 %
USA	248.600	25,2 %	42.400	9,0 %	12.100	4,7 %
Kanada	32.400	3,3 %	5.400	1,2 %	500	0,2 %
Mittel- u. Südamerikas	40.800	4,2 %	33.800	7,2 %	19.800	7,8 %
Asiens	28.000	2,8 %	11.900	2,5 %	15.400	6,0 %
Zusammen	438.600	44,5 %	173.100	37,3 %	91.900	36,0 %
Lieferungen an Ausländer im Inland u. sonst. Auslandsliefer.	9.300	1,0 %	-	-	600	0,3 %
Ausfuhr insgesamt	986.400	100 %	469.900	100 %	255.100	100 %

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., Tabellenanhang.

Der Anteil deutscher PKW-Lieferungen in den EFTA-Bereich am Gesamt-PKW-Export der BRD erreichte 1962 ca. 30 %. Damit gewann auch der EFTA-Raum für die deutschen PKW-Exporte gegenüber 1959 noch weiter an Bedeutung. 1959 konnten dort 27,8 % der exportierten Personenwagen abgesetzt werden.

Für die französischen PKW-Exporte war der EFTA-Raum dagegen von weit geringerer Bedeutung, obwohl gegenüber 1959 ein Mehrabsatz festgestellt werden kann. 1962 konnten hier 15,2 % gegenüber 12,7 % im Jahre 1959 der Gesamt-PKW-Exporte Frankreichs abgesetzt werden.

Auch für die italienische PKW-Industrie erreichte der Umfang ihrer PKW-Exporte in den EFTA-Bereich nicht die Bedeutung, die dieser Raum für die deutschen Produzenten darstellte. Während 1959 15,6 % der italienischen PKW-Exporte im EFTA-Raum verkauft werden konnten, waren es 1962 16 %.

Die PKW-Exporte in die übrigen Teile der Erde erreichten bei der Bundesrepublik 44,5 %, bei Frankreich 37,3 % und bei Italien 36,0 % von den Gesamt-PKW-Exporten dieser Länder. [1)]

Im Laufe des Jahres 1963 hat sich die PKW-Exportstruktur der BRD insofern verändert, als erstmalig die deutschen Lieferungen in die EWG den Anteil der Ausfuhren in die EFTA übertrafen. Von 1.000 Kraftwagen, die die BRD verließen, wurden im Herbst 1963 294 auf dem Gemeinsamen Markt, 286 in den EFTA-Staaten und 233 in den USA abgesetzt. [2)]

Insgesamt betrachtet kann jedoch festgestellt werden, daß die deutsche Personenwagenindustrie auch gegenwärtig noch zum überwiegenden Teil auf die Absatzmärkte außerhalb des EWG-Raumes angewiesen ist.

Der Gemeinsame Markt könnte für die Handelsbeziehungen der Bundesrepublik zu Drittländern durch Verlust der deutschen Zollautonomie diesen Ländern gegenüber zu einer Verringerung des Handelsvolumens mit Nicht-EWG-Staaten führen. Die Fortsetzung des liberalen Kurses innerhalb der EWG könnte der deutschen Industrie zwar Vorteile auf dem EWG-Markt bringen. Dadurch wird es aber nicht gelingen, die traditionellen deutschen PKW-Absatzmärkte außerhalb des EWG-Bereiches voll zu ersetzen. Der Verband der deutschen Automobilindustrie vertrat zu diesem Thema die Ansicht, daß die Bundesrepublik nur dann im bisherigen Ausmaß Industrieerzeugnisse ausführen könne, wenn auch außerhalb des EWG-Bereiches die Zölle ermäßigt und sonstige Handelshemmnisse ganz abgebaut würden. [3)]

---

1) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 26 ff.

2) Vgl. VDI-Nachrichten, Organ des Verbandes Technisch-Wissenschaftlicher Vereine, Düsseldorf, 11.9.1963, S. 17.

3) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 10.9.63, S. 13.

Die Frankfurter Allgemeine Zeitung kommentierte zu dem genannten Thema, daß diese Überzeugung nicht von allen Vertretern der Automobilindustrie der EWG-Länder geteilt werde. Das habe sich bei Besprechungen über den Trade-Expansion-Act gezeigt. Die übrigen EWG-Staaten hätten sich der positiven deutschen Stellungnahme zu diesem Abkommen nicht angeschlossen und glaubten, daß es für die Automobilindustrie im EWG-Bereich günstiger wäre, wenn die hohen EWG-Außenzölle unverändert blieben. Damit kamen grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten zum Ausdruck. Die Automobilindustrie Frankreichs und Italiens habe genau wie diejenige Englands jahrzehntelang hinter hohen Zollschutzmauern produziert. Frankreich und Italien hätten sich zwar notgedrungen mit dem Zollabbau innerhalb des EWG-Raumes abgefunden, möchten aber das EWG-Gebiet so weit wie möglich gegen außen handelsmäßig abschirmen. Frankreich und Italien versprächen sich durch diese Handlungsweise für ihre Automobilindustrie einige Vorteile. Die deutsche Automobilindustrie sei dagegen gerade durch den Abbau der Handelsschranken an den Weltmarkt herangeführt worden und vertrete die Auffassung, daß diese Politik entscheidend dazu beitragen könne, die hervorragende deutsche Stellung als Automobilexporteur zu erhalten. Wie sich die EWG-Kommission bei den GATT-Verhandlungen im Jahre 1964 verhalten werde, bleibe abzuwarten. Die deutsche Automobilindustrie müsse auf jeden Fall bemüht bleiben, daß es zu einer liberalen Lösung des Problems komme.[1)]

III. Stand der Motorisierung im EWG-Gebiet

Das rasche Wachstum der Personenkraftwagenindustrie des EWG-Raumes im Laufe des letzten Jahrzehnts und der hohe Prozentsatz des im Raume der Gemeinschaft verbliebenen PKW-Produktionsanteiles können in erster Linie darauf zurückgeführt werden, daß in Europa die Motorisierung weiter Bevölkerungskreise erst nach dem zweiten Weltkrieg eingesetzt hat. Wenn angenommen werden darf, daß das Motorisierungsbedürfnis Europas auch nur annähernd dem der Vereinigten Staaten von Amerika entspricht, wird die zu erwartende große Nachfrage am Automobilmarkt deutlich. Sowohl in der Bundesrepublik als auch in den Niederlanden kommt bei einer Gegenüberstellung des Einkommens pro Kopf der Bevölkerung mit der Kraftfahrzeugdichte der "Nachholbedarf" besonders deutlich zum Ausdruck.[2)]

1) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 10.9.1963, S. 13.
2) Vgl. VDA, 1959, a.a.O., S. 21.

Anhand folgender Tabelle soll eine Übersicht über den Stand der Motorisierung im EWG-Gebiet in den Jahren 1959/1960 und 1961 vermittelt werden.

Kraftfahrzeugdichte (Personenkraftwagen und Kraftomnibusse) der EWG-Mitgliedstaaten[1)]

	1959	1960	1961
Frankreich	10	9	8,2
Belgien-Luxemburg	13	12	11
Bundesrepublik	17	15	12
Niederlande	26	23	21
Italien	35	31	25

Im Jahre 1962 erhöhte sich der Grad der erreichten Motorisierung im Bereich der EWG weiter. In der Bundesrepublik fuhr 1962 laut einer in Flensburg veröffentlichten Statistik des Kraftfahrtbundesamtes jeder 9. Einwohner einen Personenkraftwagen, während in Frankreich jeder 7. Bürger Automobilbesitzer war. Damit lag der Motorisierungsgrad in der Bundesrepublik zwar immer noch unter der unseres Hauptkonkurrenzlandes am EWG-Personenkraftwagenmarkt, Frankreich, doch ist es in den letzten Jahren mehr und mehr zu einer Angleichung gekommen.

Einer Annäherung der Motorisierung im EWG-Bereich an die der USA stehen eine Reihe schwerwiegender Hindernisse entgegen. So fehlt im Gebiet der EWG die Weiträumigkeit der Vereinigten Staaten. Auch das Straßennetz der EWG-Staaten, besonders das der Bundesrepublik, ist einem weiteren starken Ansteigen der Motorisierung kaum mehr gewachsen. Außerdem liegen sowohl Anschaffungskosten als auch Unterhaltungskosten - bezogen auf das Pro-Kopf-Einkommen der Bevölkerung - im EWG-Bereich wesentlich höher als in den USA.

Es darf angenommen werden, daß sich der Motorisierungsgrad der Bundesrepublik und der Niederlande in den nächsten Jahren weiter dem Frankreichs angleichen wird, wodurch der deutsche Automobilmarkt auch weiterhin seine Bedeutung behalten dürfte. Auch Italien wird aufholen; doch wird es noch sehr lange dauern, bis der durchschnittliche Lebensstandard der italienischen Bevölkerung eine Motorisierung im deutschen oder französischen Ausmaß erlauben kann.

1) Vgl. VDA, 1961, a.a.O., S. 64.

Nach Schätzung von Fachleuten dürfte eine Sättigung des deutschen PKW-Marktes dann erfolgt sein, wenn jeder 4. Einwohner ein Fahrzeug besitzt. Eine Kraftfahrzeugdichte, die derjenigen in den USA entspricht, wird bei uns nicht erwartet. In den USA treffen heute bereits weniger als drei Einwohner auf ein Auto. [1)]

Die Zukunftsaussichten des französischen Personenkraftwagenmarktes werden durch die Tatsache beeinträchtigt, daß die Benzinpreise des Landes sehr hoch liegen. Mit einem Preis von DM 0,81 pro Liter Normalbenzin muß der französische Autofahrer weit mehr bezahlen als in der BRD (0,58) oder in Italien (0,65) für Benzin verlangt wird. [2)] Die hohen französischen Treibstoffkosten tragen dazu bei, daß die durchschnittliche jährliche Fahrstrecke eines Personenwagens in Frankreich im Jahre 1963 nur etwa 8.000 km betragen soll. [3)] Die damit verbundene geringe technische Abnutzung der Fahrzeuge bewirkt eine für den PKW-Absatz nachteilige Beeinflussung des Ersatzbedarfs. [4)] Mit deutschen Automobilen wird dagegen eine durchschnittliche Jahresstrecke von 17.000 km zurückgelegt. [5)]

Nach einer im Jahre 1959 auf Wunsch der Auto- und Reifenindustrie und der Versicherungsgesellschaften vorgenommenen Untersuchung werden Automobile in Frankreich im Durchschnitt annähernd 15 Jahre alt. [6)]

In Kreisen der deutschen Automobilindustrie wird die gegenwärtige durchschnittliche Lebensdauer eines Autos in der BRD mit etwa 11 Jahren beziffert. Es wird erwartet, daß diese Zahl in nächster Zeit nicht zuletzt wegen der ständig steigenden Reparaturkosten fühlbar zurückgehen dürfte. [7)]

Zur Abschätzung des Umfanges des zukünftigen Neuwagenabsatzes, auf den in einem späteren Abschnitt noch näher eingegangen wird, ist es erforderlich, neben den oben genannten Zahlen über die Motorisierungsdichte und den Umfang der mit dem Automobilbestand eines Landes durchschnittlich zurückgelegten Fahrstrecken auch das durchschnittliche Alter des Wagenparkes der EWG-Länder zu erwähnen.

---

1) Vgl. Industriekurier v. 12.9.1963, S. 13.
2) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 37.
3) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 18.6.1963, S. 6.
4) Ebenda.
5) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 74.
6) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 18.6.1963, S. 6.
7) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 10.9.1963, S. 13.

Alter des Bestandes an Personen- und Kombinationsfahrzeugen in der EWG[1)]

Alter der Fahrzeuge	BRD	Frankreich	Italien
unter 5 Jahre	66,5 %	52,5 %	61,0 %
5 bis 9 Jahre	28,5 %	30,5 %	27,5 %
10 und mehr Jahre	5,0 %	17,0 %	11,5 %

Die Tabelle läßt erkennen, daß die Bundesrepublik im EWG-Bereich über den weitaus jüngsten PKW-Bestand verfügt, während in Frankreich die im Durchschnitt ältesten Fahrzeuge gefahren werden.

In den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg vollzog sich im EWG-Bereich eine starke Verjüngung des PKW- und Kombinationsfahrzeugbestandes. Das Ausmaß dieser Verjüngung war in den einzelnen Ländern jedoch sehr unterschiedlich. In der BRD verringerte sich der Anteil der Personenwagen, die mehr als 10 Jahre alt waren, von über 50 % im Jahre 1950 auf 3,8 % im Jahre 1959. Gleichzeitig erhöhte sich der Anteil der weniger als 5 Jahre alten Personenwagen ständig bis zum Jahre 1956 und spielte sich dann bei etwa 2/3 des Gesamtbestandes ein.

Die Verringerung des Anteiles der mehr als 10 Jahre alten Personenwagen am Gesamtbestand ging in Frankreich bedeutend langsamer voran. In anderen EWG-Mitgliedstaaten nahm dieser Anteil sogar wieder etwas zu.[2)]

IV. Die Straßen- und Verkehrsverhältnisse in den EWG-Mitgliedstaaten

Der Straßenbau kann als Schulbeispiel für die gegenseitige Abhängigkeit aller Wirtschaftszweige voneinander angesehen werden. Veränderungen innerhalb eines Industriezweiges führen fast immer zu Veränderungen in vielen anderen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens. Ohne Massenproduktion von Automobilen hätte sich niemals das Bedürfnis nach einem modernen Straßenbau ergeben. Umgekehrt wäre die Entwicklung von Automobilproduktion und Kraftverkehr nicht ohne gleichzeitige Verwirklichung eines großzügigen Straßenbauprogramms

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 11.
2) Ebenda.

ermöglicht worden.[1)]

In der folgenden Übersicht soll dargestellt werden, wie es um Straßenlänge und Straßendichte in den EWG-Mitgliedstaaten im Jahre 1956 bestellt war.[2)]

Land	Straßenlänge in km					
	Auto-bahn	National-straßen	Landstraßen 1. Ordn.	Landstraßen 2. Ordn.	sonst. Straßen	Gesamt-straßen-netz
	km	km	km	km	km	km
Belgien	120	9.729	12.713	20.000	10.000	52.562
BRD	2.175	24.370	54.400	49.293	-	129.238
Frankreich	70	80.000	253.000	300.000	-	633.070
Italien	510	24.820	45.504	107.229	20.000	198.063
Niederlande	630	3.180	4.310	-	63.410	71.530

Land	Straßendichte in km	
	je 1.000 qkm	je 100.000 Einwohner
Belgien	1.743 km	601 km
BRD	527 km	260 km
Frankreich	1.147 km	1.480 km
Italien	657 km	403 km
Niederlande	2.205 km	670 km

Die Zahlen lassen erkennen, daß die Bundesrepublik im Jahre 1956 unter den EWG-Mitgliedstaaten vergleichbarer Größe sowohl bezüglich ihrer absoluten

1) Geiger, E.P.: Die Input- und Outputstruktur der Automobilindustrie (Dissertation), Tübingen 1958, S. 32.
2) Vgl. VDA, 1959, a.a.O., S. 43.

Straßenlänge als auch bezüglich ihrer Straßendichte je 1.000 qkm und je 100.000 Einwohner sehr ungünstig gelegen hat. Die BRD verfügte über ein Gesamtstraßennetz von 129.238 km, während Italien 198.063 km und Frankreich sogar 633.070 km Straßenlänge aufweisen konnten. Je 1.000 qkm besaß die Bundesrepublik 527 km Straßen, während in Italien bereits 657 km und in Frankreich sogar 1.147 km den Autofahrern zur Verfügung standen. Die Straßendichte je 100.000 Einwohner zeigte ein für die Bundesrepublik noch ungünstigeres Bild. Die BRD besaß 1956 260 km, Italien 403 km und Frankreich 1.480 km Straßen pro 100.000 Einwohner.

Es ist zu beachten, daß Straßenlänge und Straßendichte allein noch nicht alles über den tatsächlichen Gebrauchsnutzen des Straßennetzes auszusagen vermögen. Neben der Höhe des Kraftwagenbestandes und dem Umfang von dessen Benutzung sind auch der Zustand des Straßenbelages, die Breite und die Linienführung der Straßen von großer Bedeutung. Der in der BRD häufig anzutreffende schlechte Zustand der Straßenoberfläche und die zahlreichen Kurven, die die Überholvorgänge im Verkehrsablauf erschweren oder ganz unmöglich gestalten, behindern den deutschen Straßenverkehr stärker als es sich durch den absoluten Straßenmangel erwarten läßt. Auch klimatisch ist das deutsche Straßennetz stärker gefährdet als das unserer EWG-Partnerstaaten. Durch strenge Winter verursachte Frostaufbrüche bewirken fast alljährlich in Deutschland zusätzliche Verkehrsbehinderungen. Nicht zuletzt wird der deutsche Straßenverkehr durch umfangreichen Schwerlastzugverkehr zähflüssig gestaltet. Der einzige Vorteil der Bundesrepublik bezüglich des Straßenausbaues liegt auf dem Gebiet der Autobahnen. Hier hatte Deutschland bisher einen beträchtlichen Vorsprung gegenüber den EWG-Partnerstaaten. Auf dem Gebiet des Autobahnbaus wurde jedoch von Italien in den letzten Jahren sehr viel nachgeholt. Außerdem will Italien bis zum Jahr 1970 über 5.000 km voll befahrbarer Autobahnen verfügen können. [1)]

Dem bisher beschriebenen Straßennetz der EWG-Länder steht eine seit Ende des zweiten Weltkrieges von Jahr zu Jahr stark zunehmende Zahl an Kraftfahrzeugen gegenüber. Die Entwicklung des Bestandes an Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugen im EWG-Raum vom Jahr 1956 bis zum Jahr 1961 soll in folgender Tabelle S. 140 gezeigt werden. Als Quelle wird das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften und die Statistischen Ämter der Länder angegeben. Einschränkend wird bemerkt, daß die Reihen für den Kraftfahrzeugbestand in den einzelnen EWG-Staaten nach verschiedenen Methoden aufgeführt wurden. So hatte man teilweise bestimmte Fahrzeugtypen, wie Militärfahrzeu-

1) Vgl. Das Auto, Motor und Sport, Heft 19, Stuttgart, 14.9.1963, S. 27.

ge oder Wagen des Diplomatischen Corps, nicht in die Statistik aufgenommen. Bezüglich der Zahlen über den PKW-Bestand Frankreichs ist anzugeben, daß dort unbrauchbar gewordene Fahrzeuge trotz pauschaler Abzüge noch einbegriffen sein können.

Bestand an Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugen im Bereich der EWG in 1.000 Stück[1)]

Land	1956	1957	1958	1959	1960	1961
BRD	2.210	2.690	3.260	3.895	4.700	5.590
Frankreich	3.475	3.970	4.510	5.020	5.545	6.160
Italien	1.030	1.230	1.390	1.660	1.995	2.445
Niederlande	354	395	430	470	540	590
Belgien/ Luxemburg	580	630	685	740	810	880
Insgesamt:	7.640	8.915	10.275	11.785	13.590	15.665

Bei einer Gegenüberstellung des Kraftfahrzeugbestandes mit der in den einzelnen Ländern verfügbaren Länge des Straßennetzes ergibt sich, daß bereits im Jahre 1956 in der BRD auf jeden Kilometer Straße 17,1 Personenkraftwagen fielen. In Frankreich waren es zur gleichen Zeit 5,4, in Italien sogar nur 5,2 Personenkraftwagen pro Kilometer Straße. Das ungünstige Verhältnis zwischen Straßenlänge und Kraftwagenbestand hat sich seit 1956 in der BRD noch stark verschlechtert. Der Bestand an Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugen hatte bereits am 1. Juli 1962 die 6-Millionen-Grenze überschritten.[2)] Während des Jahres 1963 hat der PKW-Bestand das Dreifache des Bestandes von 1956 erreicht. Die Verbesserungen des westdeutschen Straßennetzes seit 1956 - verglichen mit der Motorisierungssteigerung - sind als unzureichend zu bezeichnen. Es wird in der BRD mit einer jährlichen Zunahme des Straßenraumes um maximal 2 bis 3 % gerechnet.[3)]

Professor Nordhoff vom Volkswagenwerk erklärte, daß er mit einem weiteren starken Anwachsen der Automobildichte in Europa, speziell in der Bundesrepu-

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., Anlage VII.
2) Statistisches Jahrbuch für die BRD 1963, Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Stuttgart und Mainz 1963, S. 352.
3) Industriekurier v. 12.9.1963, S. 13.

blik, rechne. Der Vorstandsvorsitzende des Volkswagenwerkes erblickt eine Gefahr für die gesunde Entwicklung der Motorisierung darin, daß die Steuern der Automobilwirtschaft und der Autofahrer nicht einmal in einem halbwegs befriedigenden Umfang für den dringend erforderlichen großzügigen Ausbau des deutschen Straßennetzes zur Verfügung gestellt würden. In anderen Ländern werde diese Notwendigkeit mit größerem Weitblick erkannt. Nordhoff zeigte sich besonders darüber besorgt, daß man die bisherigen Versäumnisse im Straßenbau eines Tages nicht mehr nachholen können werde. [1)]

Auch vom Generaldirektor einer anderen großen deutschen Automobilfabrik wurde anläßlich der Eröffnung der Frankfurter Automobilausstellung 1963 gefordert, daß die PKW-Käufer künftig ihr politisches Gewicht in die Waagschale werfen sollten, um mehr und bessere Straßen zu fordern. Die Gruppe der Autofahrer sei heute mindestens so mächtig wie die Gruppe der Landwirte oder andere Interessenverbände. [2)] Zwar bilden die Kraftfahrer, wie überhaupt die Verkehrsteilnehmer als solche, keine geschlossene Wählergruppe, doch könnte man mit dem Thema "Straßenbau" viele Millionen Wähler ansprechen.

Die Einsicht in die Notwendigkeit eines der Motorisierung wirklich angepaßten Straßenbauprogrammes und zur Bereitstellung der dafür erforderlichen Mittel scheint noch fern zu liegen. Es wurde sogar die Gelegenheit benutzt, durch den im EWG-Vertrag vorgesehenen Wegfall des Mineralölzolls die Straßenbaufinanzierung zu kürzen, obwohl frühere Einnahmen aus Mineralölzöllen durch Einnahmen aus Mineralölsteuern ausgeglichen wurden. Es bestand also kein Anlaß zur Kürzung der Straßenbaumittel. Da dem Straßenbau jetzt durch Aufhebung der Mineralölzölle nur mehr die festgelegten 45 % des Aufkommens aus den Mineralölsteuern zur Verfügung stehen, könnte das eine Minderung der Straßenbaumittel um 2 Milliarden DM bedeuten. Damit wäre die Erfüllung des zweiten Vierjahres-Straßenbauplanes in Frage gestellt und die Disproportion in der BRD zwischen Kraftfahrzeugbestand und Straßennetz würde noch weit stärker in Erscheinung treten. [3)]

Der Zustand des Straßennetzes eines Landes ist auch für den Umfang der Nutzung eines Personenwagens von großer Bedeutung. Der Ersatzbedarf an Perso-

---

1) Handelsblatt v. 8.7.1963, S. 1.

2) Vgl. Berstel, H.: Ein Meilenstein zum europäischen Automarkt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 16.9.1963, S. 14.

3) Vgl. Schönwiese, A.: Straßennot und Verkehrstod, in: Münchner Merkur v. 12./13.10.1963, Wirtschaftsteil.

nenwagen steht wiederum mit der durchschnittlich zurückgelegten Fahrstrecke des PKW-Bestandes in engem Zusammenhang. So kann der Zustand des Straßennetzes indirekt den Neuwagenabsatz stark beeinflussen.

Auch in Frankreich gibt man den Straßen des Landes eine Mitschuld am Rückgang des dortigen Inlandsabsatzes. Man glaubt, daß das französische Straßennetz noch nicht genügend ausgebaut ist und außerdem teilweise reparaturbedürftig sei. Als Mangel läßt sich jedoch in Frankreich - bei einem Vergleich mit der Bundesrepublik - lediglich das Fehlen von Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen erkennen. Das sonstige Fernstraßennetz gilt als gut ausgebaut und noch keineswegs als überbelastet. [1)]

V. Die staatlichen Beeinflussungen von Personenkraftwagenproduktion und -Absatz

Neben den bisher angeführten Produktions- und Absatzbedingungen spielen die vom Staat ausgehenden Beeinflussungen für Produktion und Absatz der PKW-Industrie eine beachtliche Rolle. Einmal werden PKW-Produktion und Absatz durch fiskalische Belastungen beeinflußt. Zum anderen ist die Automobilindustrie auf umfangreiche Komplementärleistungen des Staates angewiesen. [2)]

1. Vergleich der Zölle und Einfuhrkontingente der EWG-Mitgliedstaaten

In der folgenden Tabelle S. 143 soll festgehalten werden, wie hoch am 1.7. 1961 und nach dem 1.1.1962 die Zolleinfuhrbelastungen für Personenkraftwagen der EWG-Mitgliedstaaten untereinander waren. Zum Vergleich werden auch die Zollsätze angegeben, die von den EWG-Ländern bei Personenkraftwagenimporten aus Nicht-EWG-Mitgliedstaaten erhoben werden.

Die Tabelle zeigt, daß die Höhe der im Jahre 1962 von den EWG-Mitgliedstaaten erhobenen Zollschranken untereinander und gegenüber dritten Ländern noch beachtliche Unterschiede aufweist.

---

1) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 74.

2) Vgl. Stölzle, J.A.: Staat und Automobilindustrie in Deutschland (Dissertation), Stuttgart 1959, S. 6.

Die Personenkraftwageneinfuhrzölle im Raume der EWG (Zollsätze in %)[1]

Land	Stand am 1.7.1961		Stand am 1.1.1962	
	intern EWG	gegenüber dritten Ländern	intern EWG	gegenüber dritten Ländern
BRD[2]	11,5	16,9	10,0	18,9
	14,5	20,7	12,5	23,4
Frankreich	18,0	29,0	18,0	29,0
Italien[3]	28,0	34,9	24,0	34,9
	31,5	38,4	27,0	38,4
Benelux	16,8	24,0	14,4	24,0

Während Italien das Land mit dem höchsten Zollschutz ist, werden in der Bundesrepublik bei Personenkraftwagenimporten die niedrigsten Zölle erhoben. Frankreich liegt mit der Importzollbelastung zwischen Italien und der BRD. Auch die Benelux-Staaten erheben, trotz fehlender größerer eigener Personenkraftwagenindustrie, noch höhere Zollsätze für Personenkraftwagenimporte als von der Bundesrepublik erhoben werden. Diese Maßnahme soll sich als Präferenz für die dortige Personenkraftwagen-Montageindustrie auswirken. Das hat dazu geführt, daß fast alle größeren Automobilfirmen der EWG-Staaten diesen Vorteil ausnützen und Montagefabriken in Belgien und den Niederlanden unterhalten. Hier wurden 1958 etwa 120.000 Personenkraftwagen und Lastwagen hergestellt und nahezu 10.000 Arbeitskräfte beschäftigt.[4]

Die zollpolitischen Vorteile für die Montageindustrie in den Benelux-Ländern sollen in gleichem Umfang und zum gleichen Zeitpunkt wie die Zollbelastung für fertig montierte Personenkraftwagen abgebaut werden. Damit wird die Rentabilität dieser Montagebetriebe nach Beendigung der Übergangs-

1) Vgl. VDA, 1961, a.a.O., S. 10.
2) Der höhere Zollsatz gilt für Personenkraftwagen über 2000 ccm.
3) Der höhere Zollsatz gilt für Personenkraftwagen bis 1500 ccm.
4) Vgl. Europäische Wirtschaft, Halbmonatszeitschrift für den Gemeinsamen Markt, 3. Jahrg., Nr. 6, Sonderausgabe: Die Kraftfahrzeugindustrie in der EWG und EFTA, Baden-Baden und Bonn, 31.3.1960, S. 127.

zeit in Frage gestellt werden. [1]

Zollbelastung für eingeführte Kraftfahrzeugteile in die Benelux-Staaten

Stand am 1.7.1961		Stand am 1.1.1962	
intern	gegenüber dritten Ländern	intern	gegenüber dritten Ländern
4,2 %	8,8 %	3,6 %	8,8 %

Was die mengenmäßige Beschränkung der Importe betraf, so bestand bei Inkrafttreten des EWG-Vertrages die folgende Lage am Personenkraftwagenmarkt des EWG-Raumes: Während die Einfuhren in die Bundesrepublik voll liberalisiert waren, gab es in den Benelux-Staaten Weltglobalkontingente sowohl für neue als auch für gebrauchte Personenkraftwagen. In Frankreich und Italien war noch der gesamte Kraftfahrzeugsektor kontingentiert, und Personenkraftwagenexporte nach beiden Ländern waren nur im Rahmen bilateraler in Handelsverträgen festgelegter Kontingente möglich.

Zu ersten Maßnahmen einer Kontingenterhöhung kam es im Januar 1959. Von diesem Zeitpunkt an mußten Frankreich und Italien die früheren bilateralen Kontingente in Globalkontingenten zusammenfassen und diese gleichzeitig um mindestens 10 % erhöhen. Für Personenkraftwagen wurden die Globalkontingente auf 3 % der inländischen Erzeugung festgelegt. Somit hatten sich die PKW-Einfuhrkontingente Frankreichs und Italiens von 1958 auf 1959 praktisch verdoppelt. Auch die Benelux-Staaten hatten ihre Globalkontingente um 20 % erhöht. Die Personenkraftwageneinfuhrkontingente waren zwar grundsätzlich allen Ländern zugänglich, wurden jedoch größtenteils von den an die EWG angeschlossenen Ländern ausgenützt. [2]

Für die noch beibehaltenen Globalkontingente der EWG-Mitgliedstaaten wurde festgelegt, daß die meisten von ihnen im Jahre 1960 auf 4 % und 1961 auf 5 % der inländischen Erzeugung anzuheben seien und in der Folgezeit jährlich um 15 % erhöht werden sollten. Damit soll erreicht werden, daß mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen zwischen EWG-Mitgliedstaaten nach Ende der Übergangszeit praktisch ohne Bedeutung sind.

1) Vgl. Europäische Wirtschaft, Halbmonatszeitschrift für den Gemeinsamen Markt, 3.Jahrg., Nr.6, Sonderausgabe: Die Kraftfahrzeugindustrie in der EWG und EFTA, Baden-Baden und Bonn, 31.3.1960, S. 128.

2) Ebenda S. 127.

Ein anderes Hauptanliegen des EWG-Vertrages ist es, daß alle Mitgliedstaaten gegenüber Nicht-EWG-Ländern gleiche Außenzölle zur Anwendung bringen.

Von dieser schrittweisen Verwirklichung eines gemeinsamen EWG-Außentarifs werden teilweise Gefahren für die deutsche Industrie befürchtet, da ein großer Teil der deutschen Einfuhrgebiete außerhalb des EWG-Bereiches liegt, und Einfuhren aus diesen Gebieten von Zollerhöhungen betroffen werden. Als Folge dessen werden Verteuerungen der Lebenshaltung und möglicherweise auch der Produktionskosten für möglich gehalten. Es könnten auch "Umlagerungen unserer Einfuhr z. B. vom südamerikanischen Markt weg in andere, etwa die 'assoziierten' Gebiete des Gemeinsamen Marktes, die ja große handelspolitische Privilegien erhalten", [1] erfolgen. "Der Rückgang unserer Einfuhr aus Lateinamerika oder Asien könnte unsere industrielle Ausfuhr dorthin schmälern". [2]

Die geplante stufenweise Angleichung der nationalen Zollsätze der EWG-Mitgliedstaaten für Personenkraftwagen unter 2.000 ccm Hubraum an einen gemeinsamen Außentarif soll in der folgenden Übersicht gezeigt werden. [3]

Einfuhr-Zollsätze	BRD	Frankreich	Italien
am 1.1.1958	13,0 %	30,0 %	45,0 %
ab 1.1.1962	17,8 %	29,0 %	40,2 %
ab 1.1.1966	22,6 %	29,0 %	35,4 %
ab 1.1.1970 (gemeinsamer Außentarif)	29,0 %	29,0 %	29,0 %

Die Tabelle läßt erkennen, daß die deutschen Einfuhrzölle für Personenkraftwagen unter 2.000 ccm Hubraum aus Nicht-EWG-Staaten stufenweise von 13 % im Jahr 1958 auf 29 % ab 1.1.1970 erhöht werden sollen. Diese ganz erhebliche Zollerhöhung auf mehr als das Doppelte des ursprünglichen Betrages läßt erwarten, daß sich die Konkurrenzfähigkeit englischer, schwedischer oder amerikanischer Personenwagen, die in der BRD schon immer als ziemlich teuer galten, weiter verschlechtern wird. Die deutschen Personenkraft-

1) Vgl. Clausing, G.: a.a.O., S. 248.
2) Clausing, G.: a.a.O., S. 248 f.
3) Vgl. VDA, 1959, a.a.O., S. 39.

wagenimporte aus diesen Ländern sind jedoch - verglichen mit dem Umfang des Gesamt-PKW-Absatzes in der Bundesrepublik - sehr gering. Während der möglicherweise durch die Zollerhöhung in der BRD bedingte Rückgang der Nachfrage nach englischen, schwedischen oder amerikanischen Personenkraftwagen zwar durch einen Mehrverkauf inländischer Fahrzeuge am deutschen PKW-Markt ausgeglichen werden könnte, und unsere Automobilindustrie damit einen größeren Binnenmarktanteil erreichen würde, läßt sich die Gefahr erkennen, daß die durch deutsche Einfuhrzollerhöhungen für Personenkraftwagen betroffenen Länder ihrerseits die Einfuhr unserer Automobilerzeugnisse erschweren könnten. Deutsche PKW-Produzenten würden möglicherweise von Exporteinbußen betroffen, die durch den zusätzlichen Mehrabsatz am PKW-Markt der Bundesrepublik keineswegs ausgleichbar wären.[1)]

2. Vergleich der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ein- und Ausfuhren und des Inlandsabsatzes von Personenkraftwagen in den EWG-Mitgliedstaaten

In der folgenden Tabelle S. 147 soll verglichen werden, mit welchen umsatzsteuerbedingten Belastungen die Personenkraftwagenindustrie der EWG-Länder Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien bei Produktion und Absatz von Kraftfahrzeugen zu rechnen hatte. Der Vergleich bezieht sich auf Personenkraftwagen gleicher Größenklassen. Es soll davon ausgegangen werden, daß die bei der Produktion anfallenden Selbstkosten in den genannten EWG-Staaten auf gleicher Höhe lagen. In dem Vergleich wurde die umsatzsteuerliche Behandlung des Gewinns, der Händlerspanne und der Transport- und Versicherungskosten nicht berücksichtigt. Die genannten Zollsätze entsprechen dem Stand vom 1.7.1962 und galten im Fall der Bundesrepublik für Personenkraftwagen von 800 bis 2.000 ccm und im Falle Italiens für solche bis 1500 ccm Hubraum.[2)]

Die Tabelle zeigt, daß sich durch die verschiedenartige umsatzsteuerliche Behandlung in den EWG-Ländern für die Personenwagenindustrie beachtliche Unterschiede ergeben.

So läßt sich bei einem Vergleich der zu entrichtenden Umsatzsteuer bei der Inlandslieferung eines Personenkraftwagens erkennen, daß der hohe Satz der französischen Mehrwertsteuer (20 % "im Hundert") für Frankreich eine höhere Umsatzsteuervorbelastung bewirkt als es bei den Umsatzsteuersystemen Italiens

---

1) Vgl. S. 127 ff.

2) Vgl. VDA, 1962, a.a.O., S. 15.

Die umsatzsteuerliche Behandlung der Ein- und Ausfuhr sowie des Inlandsabsatzes von Personenkraftwagen in der BRD, Frankreich und Italien[1)]

	BRD		Frankreich		Italien	
1. Inlandslieferung eines Personenwagens:						
"Selbstkosten" (ohne Umsatzsteuer und Umsatzsteuervorbelastung)		100,00		100,00		100,00
Umsatzsteuervorbelastung[2)]	+ 6,8 %	7,30	+ 20 %	25,00	+ 5,4 %	5,70
Umsatzsteuer der Produktionsstufe[3)]	+ 4,0 %	4,50		-,--	+ 3,3 %	3,50
Verkaufspreis ab Werk		111,80		125,00		109,20
Umsatzsteuer der Großhandelsstufe	+ 1,0 %	1,10		-,--	+ 3,3 %	3,60
"Großhandelspreis" im Inland		112,90		125,00		112,80
Umsatzsteuer der Händlerstufe	+ 4,0 %	4,70		-,--		-,--
"Händlerpreis" im Inland		117,60		125,00		112,80
2. Export eines Personenwagens:						
Verkaufspreis ab Werk		111.80		125,--		109,20
Umsatzsteuerbefreiung	- 4,0 %	4,50		-,--	- 3,3 %	3,50
Umsatzsteuerrückvergütung[4)]	- 3,0 %	3,20	- 20 %	25,00	- 6,5 %	6,90
Preis frei Grenze Ausfuhrland		104,10		100,00		98,80

Fortsetzung der Tabelle S. 148

Fortsetzung der Tabelle von S. 147

3. Import eines PKW aus einem EWG-Land:	BRD		Frankreich		Italien	
Preis frei Grenze Einfuhrland		100,00		100,00		100,00
(Zollwert)		(103,00)		(103,00)		(103,00)
Zollabfertigungsgebühr		-,--		-,--	+ 0,5 %	-,50
Zoll[5]	+ 5,0 %	5,10	+ 15 %	15,40	+ 22,5 %	23,20
		105,10		115,40		123,70
Stempelgebühren		-,--	+ 2 ‰	-,30		-,--
Umsatzausgleichssteuer[6]	+ 6,0 %	6,50	+ 25 %	29,70	+ 3,3%)	4,20
					+ 6,5%)	8,20
Umsatzsteuer der Großhandelsstufe	+ 1,0 %	1,10		-,--	+ 3,3 %	4,50
		112,70		145,40		140,60
Umsatzsteuer der Händlerstufe	+ 4,0 %	4,70		-,--		-,--
"Händlerpreis" im Einfuhrland		117,40		145,40		140,60

1) Vgl. VDA, 1962, a.a.O., S. 14.

2) Der vom VDA für die BRD zugrunde gelegte Satz stützt sich auf Berechnungen des IFO-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstituts an der Universität Köln.
Die italienische Umsatzsteuervorbelastung wurde vom VDA analog den für die deutsche PKW-Produktion angestellten Berechnungen ermittelt.
Die französische Umsatzsteuervorbelastung ergibt sich aus dem zur Anwendung kommenden Satz der "taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.).
Die Umsatzsteuervorbelastung wurde in allen Fällen "im Hundert" gerechnet.

3) In der BRD ist die Umsatzsteuer Bestandteil der Bemessungsgrundlage und daher auf allen Stufen "im Hundert" zu rechnen.

Fortsetzung siehe S. 149

und der Bundesrepublik Deutschland der Fall ist. Bei Annahme gleicher Produktionskosten ist der Händlerpreis eines Personenkraftwagens auf Grund der Umsatzsteuervorbelastung in Frankreich um etwa 11 % höher als in Italien und etwa 6 % höher als in der Bundesrepublik.

Beim Export eines Fahrzeugs zeigt sich jedoch, daß nur das französische Umsatzsteuersystem eine exakte Befreiung der Umsatzsteuervorbelastung ermöglicht. Die in Italien und in der Bundesrepublik angewandten Sätze der Umsatzsteuerrückvergütung lassen nur eine sehr ungenaue Entlastung der ursprünglichen Steuerbelastung zu. [1)]

So befreit die bei der Ausfuhr eines deutschen Personenkraftwagens gewährte Umsatzsteuerrückvergütung von 3 % das exportierte Fahrzeug nur von einem Teil der Umsatzsteuervorbelastung und wirkt somit ausfuhrhemmend. [1)]

Dadurch ist die deutsche Personenkraftwagenindustrie gezwungen, einen Wagen im Export mit 104,10 % der Selbstkosten anzubieten. Italien gewährt dagegen eine so hohe Rückvergütung, daß diese über den Umfang der Vorbelastung hinausgeht. Ein italienischer Personenkraftwagen kann dadurch im Export mit 98,8 % seiner Selbstkosten angeboten werden. [1)]

Ähnlich liegen die Verhältnisse beim Import eines Personenkraftwagens.

Nur in Frankreich wird ein eingeführtes Fahrzeug mit demselben Umsatzsteuersatz von 20 % "im Hundert" belastet wie ein im Inland hergestelltes. [1)]

In der Bundesrepublik Deutschland wird dagegen der Import eines Personenkraftwagens durch den zu niedrigen Umsatzsteuerausgleichssatz von nur 6 % praktisch subventioniert, da ein im Inland hergestelltes Fahrzeug mit insgesamt 10,8 % Umsatzsteuer vorbelastet wird. [1)]

In Italien werden eingeführte Personenkraftwagen umsatzsteuerlich stärker belastet als im Inland produzierte Fahrzeuge. Eingeführte Wagen werden mit 9,8 %, in Italien selbst hergestellte Personenkraftwagen sind dagegen

---

Zu S. 147/148:

4) Die Umsatzsteuerrückvergütung wird auf den "Verkaufspreis ab Werk" gewährt, der um die Umsatzsteuerrückvergütung vermindert wurde.

5) Die Bemessungsgrundlage des Zolls ist der Zollwert.

6) Für die Umsatzausgleichssteuer gilt der um den Zoll und die sonstigen beim Grenzübertritt anfallenden Gebühren erhöhte Zollwert als Bemessungsgrundlage.

---

1) Vgl. S. 147/148.

nur mit einem Umsatzsteuersatz von 8,7 % belastet. [1]

Die folgende Tabelle bringt eine Gegenüberstellung der "Großhandelspreise" eingeführter und im Inland hergestellter Personenkraftwagen gleicher Größenklassen in Frankreich, Italien und der Bundesrepublik Deutschland. Die Selbstkosten der hergestellten Fahrzeuge werden auch hier in allen drei Ländern gleich 100 gesetzt. [2]

Bestimmungsländer	Ursprungsländer		
	Frankreich	Italien	Bundesrepublik
1. Beim Stand der Zölle August 1961			
Frankreich	125	150,21	158,07
Italien	162,03	112,83	162,03
Bundesrepublik	123,41	122,02	112,86
2. Nach vollständigem Abbau der Zölle			
Frankreich	125	123,59	130,05
Italien	114,97	112,83	119,61
Bundesrepublik	107,45	106,24	112,86

Die Tabelle läßt erkennen, daß die Bundesrepublik unter den oben angeführten Bedingungen sowohl auf dem französischen wie auch auf dem italienischen Personenkraftwagenmarkt durch die gegenwärtig gültigen Zoll- und Umsatzsteuersätze stark benachteiligt ist.

Der Tabelle ist zu entnehmen, daß nach dem im Rahmen des EWG-Vertrages geplanten Fortfall aller Zölle ohne gleichzeitige Änderung der heute gültigen Umsatzsteuersysteme die französische und italienische Personenkraftwagenindustrie in die Lage versetzt würde, ihre Erzeugnisse auf dem deutschen PKW-Binnenmarkt billiger anzubieten, als in Frankreich oder Italien selbst. Französische und italienische Personenkraftwagen könnten umsatzsteuerbedingt unter der Voraussetzung sonst gleicher Produktions- und Vertriebskosten in Deutschland sogar billiger angeboten werden als es der deutschen Personenkraftwagen-

1) Vgl. S. 147/148.

2) Vgl. VDA, 1961, a.a.O., S. 14.

industrie für ein gleiches Modell möglich wäre. [1)]

So erscheint es verständlich, daß sich Vertreter der deutschen Automobilindustrie stark für das seit einiger Zeit auch für die Bundesrepublik geforderte Umsatzsteuersystem in Form der Mehrwertsteuer mit Vorsteuerabzug einsetzen, das die bisher erhobene kumulative Umsatzsteuer ablösen soll. Nur solange der Steuersatz bei einem kumulativen Umsatzsteuersystem niedrig sei, könnten die Vorzüge dieses Systems überwiegen. Da der Umsatzsteuersatz in der Bundesrepublik jedoch mehrfach erhöht worden sei und inzwischen 4 % betrage, wirke die bei jeder Produktionsphase anfallende Umsatzsteuer akkumulierend und verteure das Endprodukt erheblich.

Gerade bei der Automobilindustrie bestehe ein vielstufiges Zuliefersystem aus fast allen Industriezweigen. Damit würde ein Druck zu vertikaler Konzentration geschaffen, der im Sinne rationeller Fertigungsmethoden unerwünscht sei und außerdem die Existenz einer leistungsstarken Teile- und Zubehörindustrie gefährde.

Das bisherige Umsatzsteuersystem der Bundesrepublik wirke in hohem Maße preisverzerrend, was bei dem immer schärfer werdenden Konkurrenzkampf um Inlands- und Exportmärkte für die deutschen Personenkraftwagenproduzenten nachteilig zur Geltung komme. [2)]

Eine Angleichung der Umsatzsteuersysteme der EWG-Partner-Staaten erscheint deshalb im Interesse der deutschen Automobilindustrie als dringend erforderlich. Eine solche Angleichung könnte die Marktposition unserer Personenkraftwagenindustrie auf Inlands- und Exportmärkten erheblich stärken.

Die EWG-Kommission erhielt durch einen Artikel des EWG-Vertrages die Aufgabe übertragen, zu prüfen, "wie die Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuer, die Verbrauchsabgaben und sonstige indirekte Steuern, einschließlich der Ausgleichsmaßnahmen für den Handelsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, im Interesse des Gemeinsamen Marktes harmonisiert werden können. Die Kommission ist verpflichtet, dem Rat der EWG entsprechende Vorschläge zur Harmonisierung zu unterbreiten, über die der Rat einstimmig entscheidet." [3)]

Im EWG-Vertrag war festgelegt worden, daß im Warenverkehr zwischen den

---

1) Vgl. VDA, 1961, a.a.O., S. 14.

2) Vgl. Handelsblatt v. 29.4.1963, S. 5.

3) Entwurf Umsatzsteuergesetz, a.a.O., S. 23.

Mitgliedstaaten das Prinzip der Besteuerung im Bestimmungsland anzuwenden sei. Gleichzeitig wurde untersagt, die aus EWG-Staaten importierten Waren durch Erhebung einer ungerechtfertigt hohen Ausgleichssteuer zu diskriminieren oder die Ausfuhrwaren durch zu hohe Ausfuhrvergütungen zu subventionieren. Im Vertrag wird für diejenigen EWG-Mitgliedstaaten, die sich eines Umsatzsteuersystems in Form einer kumulativen Mehrphasensteuer bedienen - das sind alle EWG-Staaten mit der Ausnahme Frankreichs - das Recht eingeräumt, für die Vergütungen und die Ausgleichsteuern Durchschnittssätze festzulegen. "Diese steuerlichen Vorschriften stellen, wie sich aus dem bereits erwähnten Harmonisierungsauftrag ergibt, offensichtlich nur eine Übergangsregelung dar. Denn das Prinzip der Besteuerung im Bestimmungsland, das die Aufrechterhaltung von Steuergrenzen zwischen den Mitgliedstaaten voraussetzt, ist, wie die Bundesregierung immer betont hat, mit den Grundsätzen eines Gemeinsamen Marktes nicht zu vereinbaren. "[1)]

Den Bestimmungen des EWG-Vertrages entsprechend hat die EWG-Kommission dem EWG-Rat im Herbst 1962 eine von ihr entworfene "Richtlinie zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten betreffend die Umsatzsteuer" vorgelegt. Es wird den EWG-Staaten vorgeschlagen, stufenweise ein gemeinsames Mehrwertsteuersystem, dessen Struktur- und Anwendungsmodalitäten im einzelnen noch zu bestimmen seien, einzuführen. Das gemeinsame Umsatzsteuersystem solle sich bis einschließlich der Großhandelsstufe erstrecken, wobei es den Mitgliedstaaten freigestellt bleibe, den Einzelhandel in die Mehrwertsteuer einzubeziehen, oder "eine ergänzende Steuer nach eigener Wahl auf dieser Stufe zu erheben. "[2)]

Die Kommission hebt hervor, daß es das Endziel der Harmonisierungsbestrebungen bezüglich der Umsatzsteuersysteme sei, die Steuergrenzen zwischen den Mitgliedstaaten durch eine Aufhebung der Ausgleichsmaßnahmen an den Grenzen zu beseitigen. Die Erreichung dieses Zieles bereite jedoch erhebliche Schwierigkeiten und Probleme. Es sei daher zu prüfen, "in welcher Weise und binnen welcher Frist dieses Endziel erreicht werden könne. "[3)]

Bundestag und Bundesrat haben die Harmonisierungsvorschläge der EWG-Kommission begrüßt. Der Bundestag trat für einen möglichst frühen Zeitpunkt der Beseitigung der Steuergrenzen, spätestens jedoch bis zum Zeitpunkt des Weg-

---

1) Entwurf Umsatzsteuergesetz, a.a.O., S. 23.
2) Ebenda.
3) Ebenda.

falls der letzten Zölle zwischen den EWG-Mitgliedstaaten, ein. Bis zum 30. 6. 1964 sollten die Richtlinien für die Grundzüge und die Anwendungsbereiche der neuen Mehrwertsteuer bekanntgegeben werden. Auch der Bundesrat sieht in der Harmonisierung der Umsatzsteuersysteme einen wesentlichen Schritt zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen im Bereich der EWG-Mitgliedstaaten. Der Bundesrat wies allerdings gleichzeitig auf die Notwendigkeit einer Beachtung der sich aus der föderativen Finanzverfassung der Bundesrepublik ergebenden Erfordernisse hin. [1)]

Inzwischen liegt der Entwurf eines neuen deutschen Umsatzsteuergesetzes vor, der die Einführung einer Mehrwertsteuer mit Vorsteuerabzug vorsieht. Dieses Besteuerungsprinzip gehört zu der Gruppe der Netto-Umsatzsteuern. Durch Einführung eines Netto-Prinzips soll die mit dem bisherigen Bruttosystem verbundene Kumulativwirkung vermieden werden. [2)]

Eine Umsatzsteuer wirkt dann nicht kumulierend, "wenn die auf einer früheren Stufe bereits versteuerten Entgeltsteile auf den nächsten Stufen nicht erneut der Besteuerung unterworfen werden. Eine solche Besteuerungsform muß daher gewährleisten, daß bei jedem Unternehmer im wirtschaftlichen Ergebnis immer nur der Nettoumsatz belastet wird, also der Unterschied zwischen seinem Bruttoumsatz und den an ihn durch andere Unternehmer bewirkten und bereits mit Umsatzsteuer belasteten Vorleistungen." [3)]

Im Entwurf zum neuen deutschen Umsatzsteuergesetz wird festgelegt, daß die Steuerschuld des Unternehmers zwar wie bisher nach dem Bruttoumsatz errechnet wird, daß der Unternehmer jedoch zur Ausschaltung einer Kumulativwirkung die sich ergebende Steuerschuld um die Umsatzsteuerbeträge kürzen könne, die ihm bereits von anderen Unternehmern im gleichen Zeitraum in Rechnung gestellt wurden.

Durch dieses System einer Mehrwertsteuer mit Vorsteuerabzug kann erreicht werden, daß alle Waren und Leistungen bei gleichem Steuersatz gleichmäßig umsatzsteuerlich belastet werden. Damit wird einmal eine Wettbewerbsverzerrung durch unterschiedliche Umsatzsteuerbelastung vermieden, zum anderen ist kein steuerlicher Anreiz zu Konzentrationsbestrebungen in der Wirtschaft gegeben, und schließlich kann auch bei unterschiedlichen Steuersätzen ein genauer Grenzausgleich im zwischenstaatlichen Handelsauatausch vorgenommen werden. [4)]

---

1) Vgl. Entwurf Umsatzsteuergesetz, a. a. O., S. 24.
2) Vgl. Müller, W. und Marbach, F.: Umsatzsteuerreform, Wiesbaden 1963, S. 15.
3) Entwurf Umsatzsteuergesetz, a. a. O., S. 25.
4) Vgl. Ebenda.

Als Nachteil des Mehrwertsteuersystems mit Vorsteuerabzug ist zu erkennen, daß es für die Unternehmer einige Mehrarbeit erfordert. Neben der bereits bisher gegebenen Notwendigkeit zur Aufzeichnung der Bruttoumsätze wird noch die Aufzeichnung der aus den Einkaufsrechnungen ersichtlichen Vorsteuerbeträge erforderlich. Durch Festsetzung einer Umsatzsteuerfreigrenze in Höhe von DM 20.000,- soll kleinsten Unternehmungen die Beschäftigung eines steuerlich geschulten Personals erspart bleiben.

Mit einer Behandlung der Übergangsprobleme zum neuen Umsatzsteuerrecht wird in der Begründung des kommenden Umsatzsteuergesetzes auch auf mögliche Auswirkungen auf die Preise eingegangen. Man stellt fest, daß mögliche Rückwirkungen auf das Preisniveau während der Übergangszeit entscheidend von der Konjunktur- und Wettbewerbssituation zum Zeitpunkt des Übergangs abhängig sein werden. Es wird befürchtet, daß bei einer ausgeprägt guten Konjunkturlage und nur schwachem Wettbewerbsdruck zum Zeitpunkt des Übergangs die steuerlichen Mehrbelastungen zwar voll weitergegeben werden, die steuerlichen Entlastungen jedoch bei anhaltendem Kostendruck zu einer Aufbesserung der Unternehmergewinne verwendet würden. So hält man es für erforderlich, das neue Umsatzsteuergesetz erst dann in Kraft zu setzen, wenn Gewißheit darüber besteht, daß die Konjunkturentwicklung in verhältnismäßig ruhigen Bahnen verlaufen wird. [1)]

Über die angestrebte Harmonisierung der Umsatzsteuersysteme hinaus haben Politiker und Wirtschaftsverbände auch eine Angleichung aller anderen Steuerbelastungen in den EWG-Mitgliedstaaten gefordert, um künftig im Raum der Gemeinschaft eine gleiche direkte Besteuerung zu erreichen. Auf diese Weise will man erreichen, daß das System der protektionistischen französischen Besteuerung den Systemen der übrigen Mitgliedstaaten angeglichen wird.

Bei allen Maßnahmen künftiger Anpassungen der EWG-Staaten untereinander gilt es jedoch zu berücksichtigen, daß neben der Förderung des Warenaustausches im EWG-Raum die Handelsbeziehungen der Mitgliedstaaten zu ihren traditionellen Außenhandelspartnern in Drittländern nicht weiter erschwert werden. So ist es erforderlich, bei den steuerlichen Harmonisierungsmaßnahmen in der EWG Möglichkeiten zu erkennen, die einerseits den römischen Vertragstext erfüllen, die andererseits aber weder das Finanzgefüge der EWG-Staaten noch deren Wirtschaftsbeziehungen zu Nicht-EWG-Ländern mehr als absolut

1) Vgl. Entwurf Umsatzsteuergesetz, a.a.O., S. 32 f.

notwendig stören.[1]

3. Die sonstigen direkten und indirekten Steuerbelastungen des Kraftverkehrs der EWG-Staaten

Der Käufer eines Personenwagens zieht bei der Auswahl neben Preis, Qualität, technischen und äußerlichen Merkmalen eines Fahrzeugs auch dessen zu erwartende Unterhaltskosten in seine Überlegungen mit ein.

Bei den Unterhaltskosten eines Personenkraftwagens spielen die vom Staat festgelegten Belastungen in Form der Kraftfahrzeug- und Treibstoffsteuer eine bedeutende Rolle. Während die Kraftfahrzeugsteuer zu den fixen Unterhaltskosten eines Fahrzeugs gerechnet werden muß, kann man die von der zurückgelegten Kilometerzahl abhängige Belastung eines Wagens durch die Treibstoffsteuer zu den variablen Kosten zählen.

Die Kraftfahrzeugsteuer wird in allen Mitgliedstaaten der EWG nach dem Prinzip der Steuerprogression auf den Hubraum eines Personenwagens erhoben. Unterschiede bestehen in diesen Ländern jedoch bezüglich Höhe und Abstufung dieser Steuerart.

In Italien ist die Progression der Hubraumkraftfahrzeugsteuer so stark, daß der Absatz hubraumstarker Fahrzeuge besonders gehemmt wird.

Auch in der Bundesrepublik ist die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer beachtlich, wenn die Sätze auch etwas niedriger als in Italien sind.

In Frankreich dagegen ist die Hubraumbesteuerung aller Personenkraftwagengrößen bedeutend geringer als in Deutschland und Italien.[2]

Die progressive Hubraumbesteuerung bewirkt, daß die Nachfrage nach Personenkraftwagen künstlich zugunsten hubraumschwacher Fahrzeuge begünstigt wird. Der Betrieb von Personenkraftwagen mit kleinem Hubraum birgt jedoch die Gefahr, daß die Motoren zur Erreichung einer bestimmten Leistungsfähigkeit sehr hochgezüchtet werden, was die Charakteristik der Maschinen unelastisch gestaltet und die Lebensdauer ungünstig beeinflußt.

Neben Verzerrungen auf Grund unterschiedlicher Kraftfahrzeugbesteuerung in den EWG-Mitgliedstaaten spielt auch bezüglich der Unterhaltungskosten

1) Fus, H.: Systemgleichheit oder Egalisation, in: Der Volkswirt, Nr. 19, Frankfurt/Main, 10.5.1963, S. 892.
2) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 36 f.

eines Personenkraftwagens die verschieden hohe Besteuerung des Treibstoffs in diesen Ländern eine große Rolle. Die Benzinpreise in der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien können der folgenden Übersicht entnommen werden.

DM-Durchschnittspreise für Normalbenzin der BRD, Frankreich und Italien (1960)[1]

	BRD	Frankreich	Italien
Grundpreis	-,22	-,19	-,18
Steuern	-,36	-,62	-,47
Verkaufspreis:	-,58	-,81	-,65
Steueranteil am Verkaufspreis:	61,7 %	76,8 %	72,4 %

Die unterschiedlichen Normalbenzinpreise sind, wie die Tabelle zeigt, in erster Linie auf die in den EWG-Mitgliedstaaten verschieden hohen Treibstoffsteuersätze zurückzuführen.

Die besonders in Frankreich auf Grund der Besteuerung sehr hohen Benzinpreise haben bewirkt, daß französische Personenkraftwagen auf sparsamen Benzinverbrauch konstruiert worden sind. Das hat man in erster Linie durch Gewichtseinsparungen an den Fahrzeugen zu erreichen versucht, was schon oft in etwas unsolider Karosserieverarbeitung französischer PKW-Produkte seinen Ausdruck gefunden hat.

In Frankreich sind seit langem Bestrebungen im Gange, die das Ziel haben, eine Senkung der Benzinsteuer zu erreichen. Man verspricht sich davon eine starke Belebung des französischen Personenkraftwagenmarktes, von der nicht nur Automobilhersteller, sondern auch der Staat selbst durch kräftig steigende Steuereinnahmen profitieren könnten. Frankreich müsse seine Kraftstoffpreise dem Gemeinsamen Markt anpassen.[2]

Es ist für den erfolgreichen weiteren Ausbau des Gemeinsamen Marktes dringend erforderlich, die nationalen Besteuerungssysteme der Mitgliedstaaten

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 37.
2) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 18.6.1963, S. 6.

einander anzugleichen. Obwohl der Vertrag keine Vorschriften über die Steuerpolitik der Mitgliedstaaten enthält, ist vorgesehen, daß die gesetzlichen Bestimmungen der einzelnen Partnerstaaten über Umsatzsteuer, Verbrauchsabgaben, direkte Steuern oder sonstige Ausgleichsmaßnahmen, die die Handelsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten betreffen, harmonisiert werden können.[1)]

4. Die Wirtschaftssysteme der EWG-Staaten Bundesrepublik, Frankreich und Italien

Neben den bisher erwähnten Unterschieden bezüglich Zollbelastung, umsatzsteuerlicher Behandlung und sonstiger direkter und indirekter Besteuerung der EWG-Personenkraftwagenindustrie dürfen auch einige grundlegende Unterschiede in den Wirtschaftssystemen der Bundesrepublik, Frankreichs und Italiens nicht übersehen werden. Von der wirtschafts- und wettbewerbspolitischen Einstellung eines Staates können zahlreiche Wirkungen auf die Automobilindustrie ausgehen.

Im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland wurde die Grundsatzentscheidung für ein westdeutsches Wirtschaftssystem mit überwiegend wettbewerbswirtschaftlichen Bedingungen festgelegt. Wenn auch seit 1949 die Wirtschaftsverfassung der BRD zahlreiche Änderungen erfahren hat, kann heute doch behauptet werden, daß das Wirtschaftssystem der Bundesrepublik zwischen dem einen Extrem einer Zentralverwaltungswirtschaft und dem anderen Extrem einer rein liberalen Wettbewerbswirtschaft - verglichen mit den heute gebräuchlichen Wirtschaftssystemen - der liberalen Wettbewerbswirtschaft relativ nahe steht.

"Aus mancherlei Gründen wird, zumal seit 1948, in Westdeutschland sowohl im Bereich der politischen wie im Bereich der ökonomischen Theorie auf die atomistisch-individualistische Theorie des 18. Jahrhunderts mehr oder weniger radikal zurückgegriffen. Nahegelegt wurde - um nur einige Faktoren zu nennen - dieser Rückgriff ebensosehr durch die wirtschaftspolitische Entscheidung zur Marktwirtschaft und den Abbau zentralverwaltungswirtschaftlicher Elemente unserer Wirtschaftsverfassung wie insbesondere durch die scharfe Reaktion der öffentlichen Meinung gegen Diktatur und Zwangswirtschaft überhaupt. Das Streben nach individueller Gestaltungsfreiheit schuf sich kräftig Raum.

1) Vgl. Deutsche Bank, a.a.O., S.35.

Mannigfache Einflüsse der Besatzungsmächte in Form von Verboten wie durch Propagierung demokratischer und konkurrenzwirtschaftlicher Ideen traten hinzu. Vor allem aber kam es im Bereiche des wirtschaftswissenschaftlichen Schrifttums zu einer Renaissance des Konkurrenzmodells. Die Tatsache, daß auch politisch dem Sozialismus nahestehende Forscher speziell marktwirtschaftlichen Lösungen zustrebten, darf dabei nicht außer acht gelassen werden. Nicht zuletzt aber fielen die unbestreitbar mit großer Eindringlichkeit aus tiefster Überzeugung und hoher Verantwortung vorgetragenen ordoliberalen Überlegungen zu einem nicht geringen Teil kraft ihres antithetischen Charakters auf höchst fruchtbaren Boden und bestimmten nun ihrerseits die öffentliche Meinung. "[1)]

Das westdeutsche Wirtschaftssystem ist heute am Leitbild der "Sozialen Marktwirtschaft" orientiert und damit von ordoliberalen Ideen stark beeinflußt. Der Begriff "Soziale Marktwirtschaft" dient zur Kennzeichnung einer wirtschaftspolitischen Gesamtkonzeption, die in erster Linie von Professor Erhard entwickelt wurde. "Sinn der Sozialen Marktwirtschaft ist es, das Prinzip der Freiheit auf dem Markte mit dem des sozialen Ausgleichs zu verbinden". [2)]

Die "Soziale Marktwirtschaft" verkörpert eine ordnungspolitische Idee, deren Sinn es ist, auf der Basis einer geordneten Wettbewerbswirtschaft die freie Initiative mit einem gerade durch die marktwirtschaftliche Leistung gesicherten sozialen Fortschritt zu verbinden.

Die soziale Leistung des Systems soll einmal darin bestehen, daß eine Orientierung am Verbrauch vorgesehen ist. Die Güterströme können damit den Wünschen der Konsumenten entsprechen.

Außerdem soll durch das Wettbewerbssystem laufend eine Produktivitätserhöhung erzwungen werden, die ihrerseits soziale Verbesserungen ermöglichen soll. Diese sollen um so größer sein, je besser durch den Wettbewerb einseitige Einkommensbildung aus wirtschaftlichen Sonderstellungen vermieden werden kann. Eine Sicherung des Wettbewerbs im Interesse des Verbrauchers soll durch Ver-

---

1) Weippert, G.: Die wirtschaftstheoretische und wirtschaftspolitische Bedeutung der Kartelldebatte auf der Tagung des Vereins für Socialpolitik im Jahre 1905, Jahrbuch für Sozialwissenschaften, Band 11 (1960), S. 179 f.

2) Vgl. Müller-Armack, A.: Soziale Marktwirtschaft, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 9. Band, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956, S. 390 ff.

meidung von Wettbewerbsbeschränkungen erreicht werden. So sollen Monopole, Oligopole und Kartelle unter Kontrolle gehalten werden.

Als soziale Ziele werden Familiensicherung und Bildung neuen Eigentums sowie eine weitere Erhöhung des Lebensstandards aller Schichten angestrebt.

Die Ziele der deutschen Sozialpolitik sollen jedoch über "marktkonforme" Maßnahmen und über eine Konjunkturpolitik, die im Rahmen der marktwirtschaftlichen Bewegungsfreiheit hohen Beschäftigungsstand sichert sowie bei Stabilität des Staatshaushaltes und bei gesicherter Geldordnung erreicht werden. [1)]

In der Bundesrepublik Deutschland wurde nach dem zweiten Weltkrieg - entsprechend der von Bundeswirtschaftsminister Professor Erhard gewählten und durchgesetzten Konzeption der "Sozialen Marktwirtschaft" - alles getan, um sämtliche marktwirtschaftlichen Kräfte frei zur Entfaltung kommen zu lassen. Nur auf diese Weise, so glaubte die Regierung, könnte es gelingen, der Wirtschaft Nachkriegsdeutschlands rasch einen Wiederaufbau zu ermöglichen. Der Erfolg dieses Weges, für dessen konsequente Einhaltung Erhard als Bundeswirtschaftsminister stets überzeugt eingetreten ist, zeigte sich in Form des sog. westdeutschen "Wirtschaftswunders".

Die bisher gelungenen wirtschaftlichen Erfolge der Bundesrepublik unter dem Vorzeichen "Soziale Marktwirtschaft" lassen es verständlich erscheinen, daß Erhard sich in seiner Ansprache zur Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt/Main im September 1963 für eine Fortsetzung seiner bisherigen Wirtschaftspolitik eingesetzt hat. Professor Erhard bekannte sich hier zu einer ungebundenen unternehmerischen Bewegungsfreiheit, die nicht durch irgendeine Art von "Planifikation" eingeschränkt werden dürfe. Es könne sich wohl niemand, außer den Automobilfabriken selbst, anmaßen, die Zukunft der Autoindustrie vorzuplanen. Nur der Autoproduzent trage das Risiko einer falschen Planung, und er müsse diese Fehldisposition dann schließlich auch bezahlen. Die sogenannten "Vorausschauen" von Regierung und Institutionen bezeichnete Erhard als am Leben vorbeigehend. Der Unternehmer könne damit nur herzlich wenig anfangen. Eine dringende Notwendigkeit zum Planen für die öffentliche Hand ergebe sich vielmehr bezüglich des Straßenbaus. [2)]

---

1) Vgl. Müller-Armack, A.: a.a.O., S. 390 ff.

2) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 13.9.1963, S. 1.

Auch der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, Thomale, betonte in seiner Eröffnungsrede zur Automobilausstellung, daß die großen Erfolge der deutschen Automobilindustrie als sichtbarer Beweis für die Überlegenheit der "Sozialen Marktwirtschaft" gegenüber anderen Wirtschaftssystemen gewertet werden könnten. [1)]

Die Frankfurter Allgemeine Zeitung führte zu diesem Thema weiter aus:

"Das Auto und sein Siegeszug ist auch auf andere Weise mit der Freiheit verbunden, genauer gesagt, mit der Marktwirtschaft. Heute stellt die Bundesrepublik in einem Jahr 2,7 Millionen Fahrzeuge her; sie ist damit nach den Vereinigten Staaten der zweitgrößte Automobilproduzent der Welt. Dieser Erfolg ist ohne die Marktwirtschaft mit freien Märkten, freiem Wettbewerb und freier unternehmerischer Entscheidung nicht denkbar. Auch die größten Phantasten können ihn nicht zu einem Erfolg der Planifikation "umbiegen", deren Schwäche, ja Ohnmacht, sich gerade immer wieder in der Vorausschau der Absatzmöglichkeiten für Automobile erwiesen hat. "[2)]

In Frankreich hat man wirtschaftspolitisch einen anderen Weg als in der Bundesrepublik Deutschland eingeschlagen. Die französische Wirtschaft steht seit Beendigung des zweiten Weltkriegs in einer Epoche der "Planifikation", einer losen Planung der wirtschaftlichen Entwicklung durch die öffentliche Hand, ohne daß diese Pläne mit einer Vollzugsverbindlichkeit ausgestattet sind. Man wendet jedoch Methoden an, die bewirken, daß ein Befolgen der Pläne für die Wirtschaftssubjekte attraktiv wird. Den zweifellos zentralistischen Tendenzen der französischen Wirtschaftspolitik stehen starke wettbewerbswirtschaftliche Elemente gegenüber. So kann sich auf den Binnenmärkten Frankreichs ein freier Preisbildungsprozeß vollziehen. Ebenso ist eine Qualitätskonkurrenz ermöglicht.

Während für die Bundesrepublik die Wahl der "Sozialen Marktwirtschaft" die natürliche Reaktion auf ein 12jähriges System der Zwangswirtschaft war, bedeutete die Planung für Frankreich eine Reaktion auf jene Auswüchse des wirtschaftlichen Individualismus, der während der Zeit zwischen den zwei Weltkriegen die französische Wirtschaft in einem Dauerzustand der Rezession verharren ließ. [3)]

---

1) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 13.9.1963, S. 1.

2) Ebenda.

3) Vgl. Senf, P.: Frankreichs wirtschaftspolitischer Wiederaufstieg, Manuskript eines Vortrags, gehalten am 15.11.1962 vor der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft, Erlangen, S. 18.

In Frankreich wird heute mit Wirtschaftsplänen gearbeitet, in denen sich die Grundtendenzen der Wirtschaftspolitik widerspiegeln und die das Rückgrat des französischen Wiederaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg darstellten. Während also in der Bundesrepublik alles getan wurde, um sämtliche marktwirtschaftlichen Kräfte frei zur Entfaltung kommen zu lassen, versuchte man den Aufbau, die Modernisierung und das Wachstum der französischen Wirtschaft durch Staatsplanung zu erreichen. Die Einführung eines Plansystems wurde in Frankreich dadurch erleichtert, daß weite Kreise der Wirtschaft und der öffentlichen Verwaltung die anhaltende wirtschaftliche Stagnation Frankreichs zwischen den beiden Weltkriegen noch sehr gut in Erinnerung hielten. Es setzte sich die Erkenntnis durch, daß ein Wiederaufbau der kriegszerstörten französischen Wirtschaft mit bisherigen Mitteln der Wirtschaftspolitik kaum bewältigt werden könnte. So wurde von General de Gaulle die staatspolitische Grundlage für ein System der "Planifikation" geschaffen. Der französische Wirtschaftspolitiker Jean Monnet und seine Mitarbeiter, die im Laufe ihres Aufenthaltes während der Kriegsjahre in England stark von Keynes'schen Ideen beeinflußt worden waren, verfügten über die zum Aufbau des Planungsapparates notwendigen Erfahrungen.

Monnet übernahm auch die Leitung des "Commissariat au Plan" und wurde mit der Aufgabe betraut, einen Plan zur Modernisierung und Ausrüstung der französischen Wirtschaft - den Monnet-Plan - auszuarbeiten und zu überwachen.

Es war die Grundidee bei der Schaffung des französischen Planungssystems, daß die Aufgaben einer modernen Wirtschaftspolitik nur in engster Zusammenarbeit zwischen Staat und "sonstigen Trägern wirtschaftspolitischer Entscheidungen"[1] zu bewältigen seien. Diese Zusammenarbeit aller am Wirtschaftsleben Beteiligten sollte in Form eines ständigen Meinungsaustausches über Ziel und Mittel der Wirtschaftspolitik und deren Realisierung Ausdruck finden. Von der Plankommission wurden Pläne aufgestellt und in ein güterwirtschaftliches und finanzielles Gleichgewicht unter Beachtung der von der Regierung aufgestellten Grunddirektiven gebracht. Man bediente sich dabei makroökonomischer Modellrechnungen und in steigendem Maß einer Input-Output-Rechnung für die Gesamtwirtschaft. Zusätzlich wurden Empfehlungen gegeben, die sich mit finanziellen Hilfen, Steuerermäßigungen oder Subventionen für bestimmte Bereiche der Wirtschaft befaßten.

Während sich die bisherigen französischen Wirtschaftspläne in erster Linie

1) Vgl. Senf, P.: a.a.O., S. 10.

mit den Investitionen auseinandersetzten, soll heute auch der Verbrauchersektor mit einbezogen werden. Man diskutiert ebenfalls Probleme der Einkommenspolitik und will so in kommenden Plänen auch einkommenspolitische Maßnahmen empfehlen.

Der französische Unternehmer ist aber keinesfalls gezwungen, sich den Wirtschaftsplänen entsprechend zu verhalten. Der Unternehmer behält sich für seine Entscheidungen freie Hand. Trotzdem neigt der überwiegende Teil der französischen Unternehmer dazu, sich entsprechend den Zielen der Wirtschaftspläne, also "plangerecht", zu verhalten. Besonders die hohen Investitionen, die langfristige Amortisationsrechnungen erfordern, werden von den Unternehmern meist plangerecht durchgeführt. Zusätzlich hat die Regierung Frankreichs häufig noch durch Schaffung von Möglichkeiten für Sonderabschreibungen, Standortbegünstigungen oder Subventionen die Entscheidung der Unternehmerschaft für eine den Plänen entsprechende Verhaltensweise erleichtert. [1)]

"Es wäre nicht zu verwundern, wenn ein Historiker später feststellte, daß den Wirtschaftsplanern ein gehöriger Anteil an der neuen Dynamik Frankreichs nach dem zweiten Weltkrieg zuzurechnen sei. "[2)]

In Italien, dem dritten bedeutenden PKW-Produktionsland im EWG-Bereich, ist nach dem zweiten Weltkrieg die Entscheidung zugunsten einer freien Marktwirtschaft gefallen, wenn auch Struktur und Eigentumsverhältnisse dieses Landes eine spezielle Wirtschaftspolitik, die die Strukturverhältnisse des Landes berücksichtigt, verlangen und ermöglichen.

Die italienische Wirtschaftspolitik wird durch die Tatsachen beeinflußt, daß einmal die Volkswirtschaft Italiens ein starkes regionales Ungleichgewicht der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Struktur zwischen Nord- und Süditalien erkennen läßt, und daß andererseits der Staat über bedeutende Beteiligungen an den Wirtschaftsunternehmungen des Landes verfügt.

Die schweren Gleichgewichtsstörungen der italienischen Volkswirtschaft äußerten sich im Jahre 1957 darin, daß 38 % der italienischen Bevölkerung, die Bevölkerung Süditaliens, nur 21 % des Sozialprodukts erzeugen konnten. Das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen Süditaliens erreichte damit nur 44 % desjenigen Norditaliens.

---

1) Vgl. Senf, P.: a.a.O., S. 13 f.

2) Gocht, R.: Programmierung in der EWG - zu Ende gedacht, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 5.6.1963, S. 11.

Trotz Entscheidung zugunsten einer freien Marktwirtschaft wollte man in Italien gleichzeitig die strukturellen Gleichgewichtsstörungen der italienischen Wirtschaft durch eine systematische Interventionspolitik zu beheben versuchen. Dabei wurden die Staatsbeteiligungen von den Regierungen der Nachkriegszeit häufig als Mittel der Wirtschaftspolitik eingesetzt.

In Anbetracht des umfangreichen wirtschaftlichen Aufbauprogramms für Süditalien ist anzunehmen, daß sich der Staat in absehbarer Zeit auch nicht aus den von ihm besetzten Wirtschaftspositionen zurückziehen wird. Bisher ist es den italienischen Nachkriegsregierungen immer gelungen, den Marktmechanismus zu erhalten und dafür zu sorgen, daß sich etwaige aus den Eigentumsverhältnissen ergebende Wettbewerbsverfälschungen nicht allzusehr zuungunsten der Volkswirtschaft auswirken konnten.[1)]

Bei der Herstellung binnenmarktähnlicher Verhältnisse im Bereich der Mitgliedstaaten der EWG kann man sich mit einem Abbau der Zollschranken, der Kontingentierungen und einer Neuregelung der bereits angedeuteten Umsatzsteuerproblematik nicht zufriedengeben. Auch bezüglich der unterschiedlichen Wirtschafts- und Wettbewerbssysteme der EWG-Staaten sollte ein gemeinsamer Nenner gefunden werden. Die Schaffung eines echten Leistungswettbewerbs im EWG-Bereich, die man bei der Abfassung des EWG-Vertrages geplant hatte, setzt voraus, daß neben der Einführung der allgemeinen Freizügigkeit für Arbeitskräfte, für Dienstleistungen und für den Kapitalverkehr auch sonstige wettbewerbspolitische Maßnahmen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen einander angeglichen werden. Hier dachte man in erster Linie an die Verzerrung der Konkurrenzverhältnisse durch eine unterschiedliche Regelung des Kartellrechts, durch mißbräuchliche Ausnützungen marktbeherrschender Stellungen einzelner Unternehmungen, durch Dumping-Praktiken oder durch staatliche Beihilfen. Auch eine Angleichung auf dem Gebiet des Wirtschaftsrechtes ist im EWG-Vertrag in Betracht gezogen worden. Der EWG-Kommission wird die Aufgabe zugesprochen, dann einzugreifen, wenn unterschiedliche wirtschaftsrechtliche Bestimmungen der Mitgliedstaaten die Wettbewerbsbedingungen auf dem Gemeinsamen Markt zu verfälschen oder zu verzerren drohen.[2)] Es ist jedoch zu beachten, daß der EWG-Vertrag n u r für die zwischenstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen Wettbe-

1) Vgl. Frankfurter Bank: Länderbericht Italien, Frankfurt/Main 1960, S. 7 ff.

2) Vgl. Deutsche Bank, a.a.O., S. 36.

werbsregeln vorgesehen hat. Wettbewerbsbeschränkungen, die lediglich auf dem Gebiet eines einzelnen EWG-Landes wirksam werden, können auch in Zukunft erhalten bleiben. [1]

Für eine harmonische und kontinuierliche Entwicklung der Wirtschaft der EWG-Länder scheint jedoch eine Koordinierung ihrer Konjunktur-, Währungs- und Finanzpolitik unerläßlich.

So ist im Hinblick auf ein gleichmäßiges wirtschaftliches Wachstum im EWG-Bereich eine aufeinander abgestimmte Konjunkturpolitik der Mitgliedstaaten von besonderer Bedeutung. Wenn der EWG-Vertrag auch nur festlegt, daß die EWG-Staaten ihre Konjunkturpolitik als eine Angelegenheit von gemeinsamem Interesse betrachten sollten, ist der EWG-Rat doch befugt, Maßnahmen zu beschließen, die der gegebenen Lage entsprechen und für deren Durchführung die notwendigen Richtlinien zu erlassen. Die Zusammenarbeit im EWG-Bereich auf dem Gebiet der Konjunkturpolitik sollte nach übereinstimmender Auffassung zuständiger Stellen keinesfalls erst bei Störungen der konjunkturellen Entwicklung einsetzen. Vielmehr scheint es erforderlich zu sein, bereits bei der Diagnose einer Konjunkturlage zu einer einheitlichen Auffassung zu gelangen, um gegebenenfalls vorsorgliche Maßnahmen treffen zu können.

Zur Währungs- und Finanzpolitik im EWG-Bereich wird im Vertragswerk angegeben, daß jedes Mitgliedsland eine Wirtschaftspolitik in der Art betreiben sollte, daß unter Wahrung eines hohen Beschäftigungsstandes und Erhaltung eines stabilen Preisniveaus das Gleichgewicht seiner Gesamtzahlungsbilanz gesichert sei und das Vertrauen in seine Währung erhalten bliebe. [2]

Beunruhigt zeigten sich Bundeswirtschaftsminister Erhard und Vertreter der deutschen Wirtschaft durch die Tatsache, daß die Kommission der EWG in ihrem Aktionsprogramm vom Oktober 1962 der Gemeinschaft eine Programmierung empfohlen hat, die sich von dem französischen Vorbild einer "Planifikation" "allenfalls in der Tiefe der Aufgliederung, nicht aber in der Grundlage" [3] unterscheidet.

Die Kommission ließ die Auffassung erkennen, daß die EWG über ihre künftige Entwicklung eine mehrere Jahre umfassende Übersicht haben sollte. "Unter dieser Übersicht versteht die Kommission ein vielseitiges Tableau der künftigen

---

1) Vgl. Deutsche Bank, a.a.O., S.31.

2) Ebenda, S. 36.

3) Vgl. Gocht, R.: Programmierung in der EWG - zu Ende gedacht, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 5.6.1963, S. 11.

Wirtschaftsentwicklung mit quantitativen Angaben für die Gemeinschaft, die Mitgliedsländer und möglichst auch für begrenztere Regionen über das Sozialprodukt, die Einkommen der Produktionsfaktoren, den privaten und staatlichen Verbrauch, die Einnahmen und Ausgaben der Staaten und sonstigen öffentlichen Körperschaften, die Beiträge der 'großen Wirtschaftsbereiche' zum Sozialprodukt - und später vielleicht auch der wichtigsten Industrien und Hauptzweige der Landwirtschaft und des Verkehrs -, die Arbeitskräfte und ihre Wanderungen zwischen den Wirtschaftsbereichen (nicht erwähnt sind die Bewegungen der Arbeitskräfte zwischen den Mitgliedstaaten), die Finanzierungsquellen und über den Außenhandel (für die Gemeinschaft als Einheit); ferner wird 'ein Minimum an Auskünften nach großen Erzeugergruppen' gefordert."[1)]

Die Vorausschau sollte die Jahre 1964 bis 1968 decken und eine bewußte Steuerung der wirtschaftlichen Entwicklung des EWG-Bereiches erreichen. Die Mitgliedstaaten wären mehr oder minder gebunden, ihre Wirtschaftspolitik - im weitesten Sinne verstanden - am quantitativen Programm der EWG-Kommission zu orientieren.

Die ablehnende Haltung des Bundeswirtschaftsministeriums gegenüber jeglichem Plandenken wird damit begründet, daß die Erreichung der Programmziele nur unter der Erfüllung zweier Bedingungen erreicht werden könnte:

Einmal müßten die dem Programm zugrunde liegenden Annahmen richtig sein und zweitens müßten sich die dem Programm nicht direkt verpflichteten Privaten programmgemäß verhalten.

Bisher sei jedoch allen Vorausschätzungen sowohl quantitativer wirtschaftlicher Entwicklung wie auch des Konjunkturverlaufes wenig Erfolg beschieden gewesen. Auch das Verhalten der Verbraucher könnte nicht vorherbestimmt werden.[2)]

5. Sonstige staatliche Beeinflussungen des EWG-Personenkraftwagenmarktes

Neben den bisher genannten staatlichen Beeinflussungen von PKW-Produktion und -Absatz sind noch andere Maßnahmen der öffentlichen Hand für den Kraftwagenverbrauch einer Volkswirtschaft mitentscheidend. So sind außer

1) Gocht, R.: Programmierung in der EWG - zu Ende gedacht, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 5.6.1963, S. 11.

2) Vgl. ebenda.

den bereits untersuchten steuerlichen und zollpolitischen Voraussetzungen auch die Straßen- und Städtebaupolitik der EWG-Mitgliedstaaten für die Aufnahmewilligkeit der PKW-Märkte von großer Bedeutung.[1] Der Neuwagenabsatz ist auf die ständige Heranführung neuer Käuferschichten angewiesen, die häufig durch ihr meist bescheidenes Einkommen beim PKW-Kauf auf die Inanspruchnahme eines Konsumtivkredites angewiesen sind. Durch eine staatliche Einschränkung des Teilzahlungsgeschäftes kann somit ein Nachfragerückgang ausgelöst werden.

Im EWG-Bereich wird das Teilzahlungsgeschäft meist liberal geregelt. Entsprechend liegt der Anteil der Verkäufe, mit denen ein Teilzahlungskredit verbunden ist, in den EWG-Staaten sehr hoch. In der Bundesrepublik, Belgien und den Niederlanden soll dieser Anteil sogar 50 % betragen, in Frankreich und Italien dagegen nur 25 - 30 %.[2]

Neben den bisher bereits erwähnten Benachteiligungen der deutschen Personenkraftwagenindustrie bezüglich ihrer Absatzmöglichkeiten in Frankreich und Italien waren auch die Niederlassungsmöglichkeiten deutscher Firmen in diesen Staaten behindert. Während es das deutsche sehr liberal abgefaßte Niederlassungsrecht französischen und italienischen Automobilproduzenten ermöglichte, Produktions- und Verkaufsgesellschaften in der BRD zu errichten, war dies der deutschen Automobilindustrie in Frankreich und Italien kaum möglich.[3]

In diesem Zusammenhang wäre noch die Tatsache zu erwähnen, daß unser EWG-Partner Italien bis zum Jahre 1961 die Einfuhr deutscher Personenwagen nicht nur durch Zölle und Kontingente erschwerte, sondern zusätzlich noch beim Kauf einheimischer Fahrzeuge eine sechsmonatige Kraftfahrzeugsteuerbefreiung verfügt hatte, während eingeführte Personenwagen sofort versteuert werden mußten.

Auch in Frankreich ist eine zusätzliche Behinderung deutscher PKW-Importe heute noch gebräuchlich. So gibt es dort für Personenwagen mit einem Preis von über NF 20.000,- keine Abschreibungsmöglichkeit. Eine solche kann nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen auf Antrag zugestanden werden. Da sämtliche in Frankreich hergestellten Personenwagen - mit Ausnahme der nur in kleinster Serie produzierten Facel-Modelle - unter der Preisgrenze von NF 20.000,- liegen, richtet sich diese Maßnahme in erster Linie gegen impor-

1) Vgl. S. 137 ff.
2) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S.16.
3) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 32.

tierte Fahrzeuge. Von dieser Bestimmung sind die 6-Zylinder-Modelle von Daimler-Benz besonders hart betroffen. [1]

Dr. Peter von Siemens forderte anläßlich der Eröffnung der Hannover-Messe 1963, daß neben einer Regelung des Umsatzsteuerproblems und anderen Steuerharmonisierungen im EWG-Bereich auch verbesserte Abschreibungsmöglichkeiten für Investitionen und Forschungsausgaben geschaffen würden. Ebenso sei eine Verbesserung des Selbstbehaltes bei Ausfuhrgarantien erforderlich, um ein Konkurrieren der Bundesrepublik am Weltmarkt unter gleichen Chancen zu ermöglichen. [2] In der deutschen Industrie ist man der Ansicht, daß schnellere und teilweise auch wesentlich höhere Abschreibungssätze, die eher den wirklichen Bedürfnissen und den ständig höheren Wiederbeschaffungspreisen entsprechen, ein nicht zu unterschätzender Plusfaktor unserer ausländischen Konkurrenz seien.

Die Wettbewerbsfähigkeit der EWG-Länder wird zusätzlich durch verschiedenartige Steuervergünstigungen beeinträchtigt. So soll der Umfang der Steuererleichterungen in Frankreich und Italien besonders groß sein. Zur Beseitigung der steuerlich bedingten Wettbewerbsverzerrungen wird es allerdings erforderlich sein, manches an der Struktur der Besteuerung in den EWG-Mitgliedstaaten zu ändern. Das wird sich nur im Laufe eines langwierigen Prozesses durchführen lassen. [3]

Der PKW-Handelsaustausch zwischen den EWG-Staaten wird teilweise zusätzlich durch unterschiedliche gesetzliche Bestimmungen über die Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr eines Landes beeinträchtigt. Die Zulassung eines Personenkraftwagens ist in jedem Land von der Erfüllung einer Reihe technischer Vorschriften abhängig. Wegen der von Land zu Land unterschiedlichen Bestimmungen über die Ausführungen der Signal- und Beleuchtungsvorrichtungen, der Bremsen, der Entstörung, des Sicherheitsglases oder der Anbringung des Nummernschildes sind die PKW-Produzenten gezwungen, zuweilen sehr kostspielige Veränderungen an den für den Export bestimmten Fahrzeugen vorzunehmen und diese den Normen des Importlandes anzupassen. Die unterschiedlichen Vorschriften beeinträchtigen den innergemeinschaftlichen Handel. [4]

---

1) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 34.
2) Vgl. Handelsblatt v. 29.4.1963, S. 1.
3) Vgl. Deutsche Bank, a.a.O., S. 35.
4) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 39.

"Im Interesse weltweiter Absatzmöglichkeiten für die in irgendeinem Land erzeugten Automobile wäre es wünschenswert, wenn die technischen Vorschriften, von denen die Inbetriebnahme der Fahrzeuge in den einzelnen Ländern abhängig ist, überall gleichartig wären. Heute ist es beispielsweise noch so, daß bereits am Beginn der Montagebänder für jedes einzelne Fahrzeug festgelegt werden muß, in welches Land es geliefert werden soll, damit die Ausrüstung den Vorschriften des betreffenden Landes entspricht. "[1] "Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß die Unterschiede in den gesetzlichen Regelungen nicht nur den Absatz erschweren, sondern auch die Produktion hemmen und verteuern. "[2]

In diesem Zusammenhang sei noch darauf hingewiesen, daß PKW-Produktion und -Absatz natürlich auch durch den Staat durch die Tatsache beeinflußbar sind, daß staatliche Behörden als Großabnehmer von Personenwagen in Erscheinung treten.[3]

VI. Vergleich sonstiger Einflüsse auf die Produktions- und Absatzbedingungen der EWG-Personenkraftwagenindustrie

Die in den bisherigen Ausführungen vorgenommene Schilderung der Produktions- und Absatzbedingungen der Personenkraftwagenindustrie des EWG-Raumes berücksichtigt nicht, daß noch einige zusätzliche Faktoren für Erfolg oder Mißerfolg der Absatzbemühungen einer Automarke entscheidendes beitragen können.

Der Verkaufserfolg eines PKW-Modells wird nicht nur vom Preis, der weitgehend von den bereits geschilderten Produktions- und Absatzbedingungen abhängig ist, sondern auch von den im folgenden angeführten Voraussetzungen beeinflußt:

Für den Absatzerfolg eines Automobils ist es von großer Bedeutung, welchen Ruf bezüglich Haltbarkeit, geringer Reparaturanfälligkeit, weitgehender Servicefreiheit, Qualität des Service, ausgereifter moderner Technik, guter Wiederverkaufbarkeit, Repräsentationsfähigkeit oder Exklusivität eine bestimmte

1) von Brunn, J.H.: Internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Automobilindustrie, in: Europäische Wirtschaft, Halbmonatszeitschrift für den Gemeinsamen Markt, Nr. 6, Bonn, 31.3.1961, S. 112.

2) Ebenda.

3) Vgl. Stölzle, J.A.: a.a.O., S. 6.

Automarke oder die Automobilerzeugnisse eines bestimmten Produktionsla-
des in den Augen der Kaufinteressenten genießt. Darüber hinaus sind für den Verkaufserfolg ein reichhaltiges Modellangebot vieler Preis- und Größenklassen und äußerlich ansprechender Modelle mit guten Fahreigenschaften, langfristige Garantiezusicherungen und eine wirksame Werbungsunterstützung entscheidend.

Den deutschen Automobilerzeugnissen können die oben genannten Eigenschaften im allgemeinen zugesprochen werden. Lediglich bezüglich weitgehender Servicefreiheit und langfristiger Garantiezusicherungen wurden in der letzten Zeit von der ausländischen Konkurrenz neue Maßstäbe gesetzt. [1]

Auch der gegenwärtige Stand der Technik deutscher Personenwagen wurde in den letzten Jahren auf einigen Gebieten von ausländischen Wagen teilweise übertroffen. [2]

Insgesamt betrachtet erfreut sich die deutsche Automobilindustrie jedoch eines weltweiten Good-Will. Die Qualität deutscher Personenwagen wird als ausgezeichnet gesprochen und braucht internationale Vergleiche keineswegs zu scheuen.

Der Verkauf von Personenkraftwagen ist weitgehend auf die Hilfe gutdurchdachter Werbemethoden angewiesen. Eine wirksame Werbung wiederum muß sich der Unterstützung moderner Marktforschungsmethoden bedienen. Eine Zusammenarbeit zwischen Marktforschung und Werbung ist bereits seit langer Zeit üblich. Die Entwicklung der Marktforschung wird sogar weitgehend dem Bedürfnis zugeschrieben, Unterlagen für eine rationellere Gestaltung der Werbung zu erlangen. [3]

Auch in der Automobilindustrie hat die Marktforschung zur Unterstützung einer wirksamen Werbung wesentliche Aufgaben zu erfüllen. [4]

---

1) Für englische und amerikanische Personenkraftwagen werden seit einigen Jahren längerfristige Garantieleistungen zugesichert, die über die deutsche 6 Monate/10.000 km-Norm beträchtlich hinausgehen. Auch wartungsfreie Gelenke, die das Abschmieren überflüssig machen, fanden an einigen englischen PKW-Modellen zuerst Verwendung.

2) Hier sei an die Entwicklung der Scheibenbremse gedacht, deren Vorzüge für einen Großteil der PKW unbestritten sind, die sich bei den deutschen Fabrikaten jedoch nur sehr zögernd durchsetzen konnte.

3) Schäfer, E.: Betriebswirtschaftliche Marktforschung. Essen 1955. S. 19.

4) Sigmund, R.: Marktforschung in der Automobilindustrie (Dissertation). Stuttgart 1957, S. 70.

Qualität und Umfang der deutschen Automobilwerbung sind für europäische Maßstäbe auf einem hohen Stand angelangt. Man hat in der deutschen Automobilindustrie klar erkannt, daß es heute nicht mehr genügt, ein gutes Erzeugnis lediglich herzustellen und es dann für sich selbst sprechen zu lassen. Man muß heute auch den Verkauf des Produktes mit Hilfe moderner Werbemittel weitgehend unterstützen.[1] "Die Automobilwerbung hat in den letzten Jahren ihr Gesicht gründlich gewandelt. Sie hat nicht nur ihr früher manchmal provinzielles Gesicht abgelegt, sondern auch neue internationale Maßstäbe setzen helfen. Das besonders rauhe Wettbewerbsklima auf dem deutschen Markt hat auch ausländische Anbieter, wie beispielsweise Renault, zu besonderen Leistungen in der Werbung, derer sie daheim in dieser Qualität nicht bedürfen, angeregt."[2]

1) Vgl. Grün, K.: Werbung für das Automobil im größeren Markt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 18.9.1963, S. 17.

2) Ebenda.

G. Die Entwicklungsmöglichkeiten der EWG-Personenkraftwagenindustrie im Rahmen der Gemeinschaft. Schlußfolgerungen und Ausblick.

I. Die voraussichtliche Entwicklung des PKW-Bestandes, des Neuwagenabsatzes und der PKW-Exporte der EWG-Staaten

Für die Beurteilung der Zukunftsaussichten der EWG-Personenkraftwagenindustrie ist neben der bisher erfolgten Untersuchung ihrer Produktions- und Absatzbedingungen und dem sich daraus ergebenden Grad ihrer Konkurrenzfähigkeit auch der Umfang der zu erwartenden Aufnahmefähigkeit der PKW-Märkte im EWG-Bereich von entscheidender Bedeutung.

1. Voraussichtliche Entwicklung des PKW-Bestandes und des Neuwagenabsatzes im EWG-Bereich

a) Allgemeines

Die bei Prognosen des zukünftigen PKW-Absatzes bisher verwendeten Methoden lassen sich in 2 Gruppen einteilen:

1. Man verknüpft den PKW-Bestand mit dem Brutto-Sozialprodukt und ggf. noch anderen Größen in einer linearen oder auch anderen Funktion. Hierbei wird angenommen, daß der PKW-Bestand eindeutig durch die Höhe des zu erwartenden Volkseinkommens bestimmt sei. Wird in diese Beziehung noch die Preisentwicklung sowohl für die Anschaffung als auch für den Unterhalt von Personenwagen einbezogen, so erhält man die Form der klassischen Nachfragefunktion. Die Anwendung dieser Methode im Automobilsektor wird als unbefriedigend bezeichnet, weil sie einmal das Sättigungsphänomen unberücksichtigt läßt und zum anderen übersieht, daß ein Teil der Nachfragesteigerung bei modernen Gütern, die im klassischen Sinn nicht als notwendig bezeichnet werden können, auf einem sich sehr schnell vollziehenden Wandel der Präferenzstruktur der Konsumenten beruht;[1)]

2. Man benutzt eine Wachstumsfunktion, "in der die Zeit als erklärende

---

1) Vgl. Schröder, D.: Rezension B. Lehberts: Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland, Kieler Studien, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Tübingen 1962, in: Kyklos, Internationale Zeitschrift für Sozialwissenschaften, Vol. XVI, Fasc. 3, Basel 1963.

Variable den Wachstumsfaktor der Veränderung der Präferenzstruktur stellvertretend wiedergibt."[1]

Um im Automobilbereich zu befriedigenden Vorhersageergebnissen der Absatzentwicklung zu gelangen, erscheint eine Verknüpfung der klassischen Nachfragefunktion mit der Wachstumsfunktion angebracht. Für sich allein müssen beide Prognosemethoden als ungenügend bezeichnet werden.[2]

In den folgenden Ausführungen soll gezeigt werden, mit welcher Übereinstimmung [illegible] Untersuchungen über den zu erwartenden PKW-Absatz gearbeitet wird.

Die EWG-Kommission kam in einer Untersuchung bezüglich der Entwicklungsaussichten der EWG-Personenkraftwagenindustrie zu der Ansicht, daß die Untersuchung des Automobilsektors bis zum Jahre 1970 in engem Zusammenhang mit folgenden drei Fragen stehe:

1. Ist zu erwarten, daß sich die Ausweitung der Inlandsnachfrage nach PKW in den EWG-Staaten zwischen 1950 - 1960, die nicht nur vom schnellen Wachstum des Volkseinkommens abhängig war, sondern ebenso durch eine weite soziologische Streuung des [illegible] Besitzes durch verschiedene Bevölkerungsschichten bedingt war, auch bis 1970 in gleichem Rhythmus fortsetzen wird?
2. Kann die PKW-Nettoausfuhr der Gemeinschaftsländer, die an den Produktionssteigerungen im letzten Jahrzehnt sehr stark beteiligt war, auch nach dem Rückgang des europäischen Absatzes auf dem nordamerikanischen PKW-Markt infolge des Erscheinens der amerikanischen "Compact-Wagen"[3] und trotz eines verstärkten Wettbewerbs durch die Automobilproduzenten Großbritanniens, der Vereinigten Staaten und neuer Produktionsländer auf dritten Märkten, ebenso wie auf den PKW-Märkten der EWG in Zukunft wieder ansteigen?[4]

---

1) Schröder, D.: a.a.O., S. 517.

2) Vgl. ebenda.

3) Der Begriff "Compact-Wagen" (Compact-Car) dient zur Kennzeichnung einiger 1960/1961 von der US-PKW-Produktion als Waffe gegen steigende europäische PKW-Einfuhren entwickelte Personenwagenmodelle, die bei einem Hubraum zwischen zunächst 2,3 - 4 Litern für US-Maßstäbe als kleinere Wagen galten, die nach europäischen Begriffen jedoch zu den großen Personenkraftwagen gerechnet werden müssen.

4) Die EWG-Kommission stand bei der Abfassung ihres Berichtes unter dem Eindruck der starken Verkaufsrückgänge europäischer Personenwagen in den USA. Ausgenommen war hiervon nur der Volkswagen, dessen Verkaufsziffern in den Vereinigten Staaten sich nicht nur halten, sondern sogar noch erheblich steigern ließen. Besonders hart betroffen war die französische PKW-Industrie.

3. Läßt sich erkennen, daß die aus Punkt 1 und 2 ableitbaren Hypothesen bezüglich der Absatzmöglichkeiten der PKW-Industrie der EWG mit den bereits durchgeführten Investitionen und den noch geplanten Kapazitätserweiterungen der Autoindustrie ein zufriedenstellendes Gleichgewicht von Aufkommen und Verwendungsmöglichkeiten in den Jahren 1965 und 1970 gewährleisten?

Die EWG-Kommission ging bei ihrer Untersuchung der Entwicklungsaussichten für die PKW-Industrie davon aus, daß sich der Umfang des zu erwartenden PKW-Inlandsabsatzes aus der durch die Zunahme des Kraftwagenbestandes herbeigeführten Nettonachfrage zuzüglich des Ersatzbedarfes für aus dem Kraftwagenbestand ausscheidende Fahrzeuge bestimme.

Zur Voraussage der Kraftwagenbestände der einzelnen EWG-Länder wurden Modelle der bisherigen Entwicklung herangezogen. Dabei wurde der Untersuchung vorausgeschickt, daß bei der Feststellung der Entwicklung des zukünftigen PKW-Bestandes von drei variablen Größen ausgegangen wird: der Bevölkerungszahl, dem mittleren Pro-Kopf-Einkommen und einem Faktor "Zeit", "der die verschiedenen sekundären variablen Größen der soziologischen Streuung von Kraftwagen einschließt".[1)]

Es wird eingewendet, daß eine Übertragung der Entwicklung des PKW-Absatzes der 50er Jahre für eine Vorhersage der Entwicklung in den 60er Jahren nur bedingt vorgenommen werden könne. Der Nachholbedarf am Automobilsektor kann heute in einigen EWG-Staaten als weitgehend gedeckt betrachtet werden. Zwar werde sich die im Zeitfaktor einbezogene zunehmende soziologische Streuung des Kraftwagenbesitzes weiter fortsetzen, doch könne "eine Sättigung jenseits einer bestimmten Einkommensschwelle und eines bestimmten Kraftwagenbestandes je Einwohner, um so mehr als die wachsende Motorisierung auf Hindernisse, wie die Unzulänglichkeit der Straßen und die Verstopfung der großen Städte, stößt"[2)], eintreten.

Als positive Merkmale für den zu erwartenden PKW-Absatz wurden die verlängerte Freizeit der Bevölkerung, der Aufschwung des Fremdenverkehrs, eine weniger ungleiche Verteilung des Volkseinkommens, eine allgemeine Verbreitung des Konsumtivkredites und die Massenproduktion verhältnismäßig billiger Kleinwagen genannt.

---

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 44.
2) Ebenda, S. 45.

Diese Punkte sollten in Zusammenwirkung mit einem noch verstärkten Trend zur soziologischen Streuung des Kraftwagenbestandes zu einer weiteren Absatzsteigerung von PKW beitragen.[1] Eine zusätzliche positive Wirkung auf den PKW-Absatz dürfte davon ausgehen, daß die bisherigen durchschnittlichen PKW-Ersatzbedarfsraten steigen werden und sich den amerikanischen Verhältnissen nähern werden. Der Grund dafür kann u.a. in den steigenden Reparaturkosten gesucht werden.

Die EWG-Kommission führt im Zuge ihrer Untersuchung als positiven Einfluß auf den zukünftigen PKW-Absatz die Verbesserungen am Straßennetz an. Für die Verkaufsmöglichkeiten in der Bundesrepublik dürfte sich der Zustand der Straßen jedoch in Zukunft eher negativ auswirken.[2]

Die Untersuchungen der Kommission führten zu dem Ergebnis, daß es ungewiß sei, ob sich die gleichmäßige Ausdehnung von PKW-Produktion und -Absatz bis 1970 fortsetzen werde. Während sich der Außenhandelsüberschuß bei Personenwagen, der bis 1960 beständig angewachsen war, bereits zeitweise verringerte, sei es andererseits möglich, daß auch die Inlandsnachfrage in den meisten EWG-Mitgliedstaaten im Laufe der nächsten Jahre nur langsamer zunehmen werde. Durch gleichzeitige Erhöhung der Investitionen, zu denen sich die Automobilproduzenten zur Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit trotz der im allgemeinen rückläufigen Gewinnspannen veranlaßt fühlten, könnte es zu einem Überhang an Produktionskapazitäten kommen, durch den der Nutzungsgrad der Herstellungskapazitäten von durchschnittlich 90 % im Jahre 1961 auf 80 % 1965 sinken werde.[3]

Ob die europäische Automobilindustrie infolge ihrer weit geringeren Finanzkraft ebenso wie die nordamerikanischen Automobilkonzerne in der Lage sein wird, ohne größere Schwierigkeiten Produktionsschwankungen von jährlich mehr als 20 % durchzustehen, stellt die Untersuchungskommission als fraglich hin.[4]

Im einzelnen werden für die Entwicklungsaussichten des Bestandes an Personenkraftwagen- und Kombinationsfahrzeugen in den EWG-Mitgliedstaaten folgende Zahlen genannt:[5]

---

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S.46.
2) Vgl. S. 137 ff.
3) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 2.
4) Vgl. ebenda, S. 1.
5) Vgl. ebenda, S. 47.

Land	Jahresende 1960	Jahresende 1965		Jahresende 1970	
	PKW in 1000	PKW in 1000	%Steig. gg. 1960	PKW in 1000	%Steig. gg. 1960
BRD	4.700	8.200	+ 75 %	13.800	+ 194 %
Frankreich	5.545	9.150	+ 65 %	13.900	+ 150 %
Italien	1.995	4.300	+ 115 %	8.900	+ 346 %

Für die voraussichtliche Entwicklung des Verbrauches neuer Automobile werden folgende Zahlen angegeben:

Land	1960	1965		1970	
	PKW in 1000	PKW in 1000	%Steig. gg. 1960	PKW in 1000	%Steig. gg. 1960
BRD	1.019	1.355	+ 33 %	2.230	+ 118 %
Frankreich	709	1.110	+ 56 %	1.570	+ 121 %
Italien	413	760	+ 84 %	1.510	+ 265 %

Einige weitere Untersuchungen über den zu erwartenden PKW-Bestand und den zukünftigen PKW-Absatz befassen sich zwar lediglich mit dem PKW-Sektor der Bundesrepublik Deutschland, doch sollen die Methoden dieser Arbeiten im folgenden kurz beschrieben werden.

Lehbert ging bei einer Untersuchung über die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland davon aus, daß eine Kenntnis des zukünftigen PKW-Bestandes im Zusammenhang mit einer Vorausschätzung der zukünftigen durchschnittlichen Fahrleistungen der Fahrzeuge und der Zahl der Neuwagenkäufe - zusammengesetzt aus Netto- und Ersatzneukäufen - für alle am Kraftverkehr interessierten Wirtschaftszweige, wie Kraftfahrzeugproduzenten, Mineralölfirmen und Straßenbauunternehmungen, dringend erforderlich sei. Um den Ansprüchen dieser Kreise gerecht zu werden, müsse eine Analyse der PKW-Nachfrage sowohl hinsichtlich der Bestandsnachfrage (Neu- und Eigennachfrage), als auch bezüglich der Nachfrage nach fabrikneuen PKW (Netto- und Ersatzneukäufe) erfolgen. [1)]

1) Vgl. Lehbert, B.: Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland, Kieler Studien, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Tübingen 1962, S. 2 ff.

Es wurde festgestellt, daß neben dem starken Wachstum des deutschen PKW-Bestandes seit 1952 auch ein bedeutender Strukturwandel bezüglich der Kraftfahrzeugbestände ein Kennzeichen dieser Entwicklung sei. "Während sich z. B. in dem Zeitraum von 1952 bis 1960 der Gesamtbestand an PKW (ohne Kranken- und Kombiwagen) [illegible] vervierfacht hat, stieg der PKW-Bestand der in abhängigem Arbeitsverhältnis stehenden PKW-Halter in dem gleichen Zeitraum auf das über Siebzehnfache. Der Anteil der Arbeitnehmerfahrzeuge am gesamten PKW-Bestand betrug damit 1960 bereits über 55 v.H. gegenüber 14,4 im Jahr 1952. Diese Entwicklung deutet darauf hin, daß das Wachstum des PKW-Bestandes in der Bundesrepublik mit der Zeit in zunehmendem Maße von dem Wachstum des Bestandes der Arbeitnehmer-PKW getragen wird. Demgegenüber scheint bei den Berufsfahrzeugen bereits ein gewisser Sättigungsgrad erreicht zu sein. In der Bundesrepublik besteht damit mehr und mehr die Berechtigung, den Personenkraftwagen als ein dauerhaftes Konsumgut anzusehen."[1)]

Lehbert unternahm den Versuch, die seinen Untersuchungen zugrunde liegenden Arbeitshypothesen aus der Theorie der Nachfrage nach dauerhaften Konsumgütern[2)] zu gewinnen. Es wurde dabei eingewendet, daß es eine sehr gewagte Annahme sei, dem PKW in der Bundesrepublik bereits für den Zeitraum 1951 - 1961 den Charakter eines dauerhaften Konsumgutes zuzuschreiben.[3] "Eine exakte Aufteilung der PKW in Konsum- und Berufsfahrzeuge, also Konsumgüter und Produktionsmittel, ist praktisch nicht möglich, da der größte Teil der Berufsfahrzeuge auch privat genutzt wird. Das deutsche Einkommensteuergesetz rechnet daher von jedem Berufsfahrzeug (PKW) 25 v.H. als private Nutzung. Selbstverständlich ist die Annahme, daß alle PKW ausschließlich dauerhafte Konsumgüter sind - wenn auch für die letzten Jahre durchaus plausibel - so doch für die ersten zehn Nachkriegsjahre sehr gewagt."[4]

Die Untersuchung Lehberts bezeichnet das jeweilige Sättigungsniveau des PKW-

---

1) Lehbert, B.: a.a.O., S. 3.

2) Die sogenannten "Gebrauchsgüter" unterscheidet man in dauerhafte und nichtdauerhafte Konsumgüter. Während nichtdauerhafte Konsumgüter durch Konsum unmittelbar vernichtet, d.h. verbraucht, werden, werden dauerhafte Konsumgüter im Laufe ihrer mehr oder weniger langen Lebensdauer nur "gebraucht". Sie gestatten dem Konsumenten eine anhaltende Nutzung über einen längeren Zeitraum.

3) Vgl. Lehbert, B.: a.a.O., S. 3.

4) Lehbert, B.: a.a.O., S. 19.

Bestandes einer Volkswirtschaft als Funktion der Faktoren Bevölkerungszahl, Straßenbelastung, reales verfügbares Einkommen und relativer Preis der Personenwagen. Zu dem auf diese Weise ermittelten PKW-Bestand und der Bestandszunahme (Netto-Neuwagenkäufe) müssen noch die Ersatzneukäufe gerechnet werden, um zu einer Prognose der Gesamtneuwagenkäufe zu gelangen. [1]

In seinen theoretischen Überlegungen ging Lehbert vom "dynamischen Modell von Stone und Rowe"[2] aus. Diesem Modell wurden folgende Annahmen über Verhaltensweisen entnommen:

" - das Verhältnis zwischen Endbestand und Anfangsbestand einer Periode ist dem Verhältnis zwischen Sättigungsbestand und Anfangsbestand proportional;
- der Sättigungsbestand ist eine logarithmische Funktion des Einkommens, des Realpreisindex für PKW und eines Trendfaktors (d.h. bei konstanten Einkommen usw. ist der Sättigungsbestand eine logarithmische Funktion der Zeit!). "[3]

Aus der Verknüpfung beider Annahmen soll sich der PKW-Bestand einer Volkswirtschaft am Ende einer Periode als logarithmische Funktion von Einkommen, Zeit und dem PKW-Bestand zu Beginn einer Periode ergeben.

In Anlehnung an die Modelle von Chow und Suits[4] entwickelte Lehbert ein Modell für die Neuwagennachfrage. Die Neuwagennachfrage einer Periode sei als logarithmische Funktion des Einkommens, des Realpreisindexes für Perso-

---

1) Lehbert, B.: a.a.O., S. 71.

2) Stone, R. and Rowe, D.A.: The Market Demand for Durable Goods, in: Econometrica, Vol. 25, New Haven, Connecticut 1957, S. 423 ff.;
Dieselben: Dynamic Demand Functions: Some Economic Results, in: The Economic Journal, Vol. 68, London 1958, S. 256 ff.;
Dieselben: The Durability of Consumers' Durable Goods, in: Econometrica, Vol. 28, New Haven, Connecticut 1960, S. 407 ff.

3) Vgl. Schröder, D.: a.a.O., S. 517.

4) Chow, G.C.: Demand for Automobiles in the United States, a Study in Consumer Durables, Amsterdam 1957, S. 10 f.
Suits, D.B.: The Demand for New Automobiles in the United States 1929 - 1956, in: The Review of Economics and Statistics, Vol. 60, Cambridge, Mass. 1958, S. 273 ff.
Derselbe: Exploring Alternative Formulations of Automobile Demand, in: The Review of Economics and Statistics, Vol. 63, Cambridge, Mass. 1961, S. 66 ff.

nenkraftwagen und des PKW-Bestandes zu Beginn einer Periode anzusehen.[1]

Eine weitere im Jahr 1963 veröffentlichte Arbeit von J. Siebke[2] befaßt sich ebenfalls mit einer Prognose des deutschen PKW-Bestandes und der PKW-Nachfrage bis zum Jahr 1970. Dieser Untersuchung liegt die Überlegung zugrunde, daß sich die Nachfrage nach Personenwagen aus zwei Bestandteilen zusammensetze: der zu einer Ausweitung des Gesamt-PKW-Bestandes führenden Nettonachfrage (Ausweitungsbedarf) und der Ersatznachfrage (Erneuerungsbedarf), die lediglich schrottreife Fahrzeuge ersetzt und den Automobilbestand konstant hält.[3]

Die Nettonachfrage wird definiert als die Differenz zwischen dem fahrbereiten Automobilbestand am Ende einer Periode und dem fahrbereiten Bestand am Ende einer Vorperiode. Die Bestandsveränderung sei gleich dem Zugang neuer Fahrzeuge plus dem Import gebrauchter Fahrzeuge abzüglich der gültig aus dem Verkehr gezogenen, also verschrotteten, Fahrzeuge und der exportierten Gebrauchtwagen. Da normalerweise der Import gebrauchter Fahrzeuge in die Bundesrepublik sehr gering ist, wird davon ausgegangen, daß eine Bestandserweiterung allein von der Neunachfrage nach Personenwagen getragen werde.[4]

Als Grundlage für die Prognose der Entwicklung der Nettonachfrage wird die Vorhersage der Bestandsentwicklung auf der "Basis einer ökonometrisch verifizierten Bestandsfunktion"[5] herangezogen, wofür sich die Verwendung einer logistischen Funktion anzubieten scheint, da ein bestimmtes Sättigungsniveau an Kraftfahrzeugen (pro Kopf der Bevölkerung gerechnet) vorausgesetzt werden kann. Die erste Ableitung dieser Funktion nach der Zeit soll die Entwicklung der Nettonachfrage erkennbar werden lassen. Das Sättigungsniveau selbst hängt unter anderem von der Entwicklung der Einkommensverhältnisse und der Preise ab. In die ökonometrische Analyse dieser Faktoren wurde zur Erhaltung einer

---

1) Vgl. Schröder, D.: a.a.O., S.518.

2) Siebke, J.: Die Automobilnachfrage. Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Prognose bis zum Jahre 1970. Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Institut für Gesellschafts- und Wirtschaftswissenschaften der Universität Bonn, Köln und Opladen 1963.

3) Krelle, W.: Vorwort zu: Siebke, J.: a.a.O., S. 7 f.

4) Vgl. Siebke, J.: a.a.O., S. 12.

5) Vgl. Krelle, W.: a.a.O., S. 8.

Nettonachfrage nach Personenwagen eine Bevölkerungsprognose einbezogen. [1]

Die Höhe der Ersatznachfrage wird durch die Höhe der Ersetzung endgültig aus dem Verkehr gezogener Fahrzeuge durch fabrikneue Automobile bestimmt. Gesamtwirtschaftlich entspricht die Ersatznachfrage jenem Teil der während einer Periode dem Fahrzeugbestand einer Volkswirtschaft insgesamt hinzugefügten Neuwagen, der an die Stelle der verschrotteten Wagen und dem Saldo aus exportierten und importierten Gebrauchtwagen tritt.

Dabei sei zu beachten, "daß zwar einzelwirtschaftlich, nicht dagegen gesamtwirtschaftlich eine Ersatznachfrage vorliegt, wenn ein Fahrzeugbesitzer seinen Wagen auf dem Gebrauchtwagenmarkt veräußert und ein neues Automobil erwirbt." [2]

Die voraussichtliche Entwicklung der Ersatznachfrage nach Personenwagen in der BRD wurde auf der Basis der Bestandsentwicklung und statistisch ermittelter Überlebensquoten des Fahrzeugbestandes errechnet. [3]

Auch Siebke ging bei seiner Untersuchung von der Voraussetzung aus, daß das privat genutzte Automobil zu den dauerhaften Konsumgütern zu zählen sei.

b) Die Entwicklung des PKW-Bestandes und des Neuwagenabsatzes in der BRD

Die EWG-Kommission nennt als zu erwartende Prognosewerte für den PKW-Bestand und die Neuwagenkäufe der Jahre 1965 und 1970 in der Bundesrepublik folgende Zahlen: [4]

	PKW-Bestand in 1.000	
Jahresende	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüber 1960
1960	4.700	-
1965	8.200	+ 75 %
1970	13.800	+ 194 %

1) Vgl. Krelle, W.: a.a.O., S.8.
2) Vgl. Siebke, J.: a.a.O., S.44 f.
3) Vgl. Krelle, W.: a.a.O., S. 8.
4) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S.47.

Neuwagenkäufe in 1.000		
Jahr	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüber 1960
1960	1.019	-
1965	1.355	+ 33 %
1970	2.230	+ 118 %

Die Untersuchung der Brüsseler EWG-Kommission über den voraussichtlichen westdeutschen PKW-Bestand und den Neuwagenabsatz in den Jahren 1965 und 1970 nimmt PKW-Bestand und -Absatz des Jahres 1960 als Ausgangswerte. 1965 wird mit einem PKW-Bestand in Höhe von 8, 2 Millionen und 1970 mit einem solchen von 13, 8 Millionen gerechnet.

Für das Jahr 1965 wird ein Neuwagenabsatz in Höhe von 1, 355 und für 1970 ein solcher in Höhe von 2, 23 Millionen vorhergesagt.

Die Zahlen lassen erkennen, daß sich der PKW-Bestand der Untersuchung zufolge in der BRD im Jahr 1965 um 75 % und im Jahr 1970 um 194 % gegenüber dem Stand von 1960 erhöht haben wird.

Der PKW-Absatz wird bis 1965 um 33 % und bis 1970 um 118 % gegenüber dem Absatz des Jahres 1960 gestiegen sein. [1)]

Lehbert nennt als am wahrscheinlichsten erscheinende Prognosewerte für den PKW-Bestand und die Neuwagenkäufe in der Bundesrepublik Deutschland die folgenden Zahlen: [2)]

PKW-Bestand in 1.000				
Jahr	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüb. 1961	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüb. 1961
Bestand 1961	5.170	-	5.170	-
Vorauss. Bestand 1965	8.160 [3)]	+ 58 %	8.430 [4)]	+ 63 %
Vorauss. Bestand 1970	10.800 [3)]	+ 109 %	11.690 [4)]	+ 126 %

1) Vgl. EWG-Studien, a. a. O., S. 47.
2) Vgl. Lehbert, B.: a. a. O., S. 69.
3) Aus dem Projektionsmodell halblogarithmisch errechnet.
4) Aus dem Projektionsmodell linear errechnet.

Neuwagenkäufe in 1.000[1]

Jahr		Prognose I: PKW in 1.000	Prognose I: % Veränderung geg. 1961	Prognose I: Anteil der Netto- und der Ersatzkäufe an den Gesamtneuwagenkäufen	Prognose II: PKW in 1.000	Prognose II: % Veränderung geg. 1961	Prognose II: Anteil der Netto- und der Ersatzkäufe an den Gesamtneuwagenkäufen
1961 (Ausgangsjahr)	Nettokäufe	830	-	77 %	830	-	77 %
	Ersatzkäufe	240	-	23 %	240	-	23 %
	Gesamtneuwagenkäufe	1.070	-	100 %	1.070	-	100 %
1965	Nettokäufe	670[2]	- 19 %	41 %	760[3]	- 8 %	45 %
	Ersatzkäufe	970[2]	+ 304 %	59 %	930[3]	+ 287 %	55 %
	Gesamtneuwagenkäufe	1.640[2]	+ 53 %	100 %	1.690[3]	+ 58 %	100 %
1970	Nettokäufe	450[2]	- 46 %	21 %	610[3]	- 26 %	26 %
	Ersatzkäufe	1.700[2]	+ 608 %	79 %	1.700[3]	+ 608 %	74 %
	Gesamtneuwagenkäufe	2.150[2]	+ 101 %	100 %	2.310[3]	+ 116 %	100 %

1) Vgl. Lehbert, B.: a.a.O., S. 69.

2) Aus dem Projektionsmodell halblogarithmisch errechnet.

3) Aus dem Projektionsmodell linear errechnet.

Der PKW-Bestand in der Bundesrepublik Deutschland wird der Untersuchung Lehberts zufolge, die PKW-Bestand- und -Absatz des Jahres 1961 als Basis verwendet, im Jahr 1965 bei 8,16 bis 8,43 und 1970 bei 10,8 bis 11,69 Millionen Fahrzeugen angelangt sein.

Im Gegensatz zur Prognose der EWG-Kommission gliederte Lehbert die von ihm errechneten Werte für den PKW-Absatz der Jahre 1965 und 1970 in Netto- und Ersatzkäufe. Während die Nettokäufe bis zum Jahr 1970 stark rückläufig seien, wird gleichzeitig mit einer Steigerung des Ersatzbedarfs auf das Siebenfache gegenüber 1961 gerechnet. So würden die PKW-Ersatzkäufe in der Bundesrepublik von 0,24 Millionen im Jahr 1961 auf 1,7 Millionen Fahrzeuge im Jahr 1970 ansteigen.

Lehbert nennt als voraussichtlichen PKW-Gesamtabsatz in der BRD im Jahr 1965 1,64 bis 1,69 Millionen Fahrzeuge. 1970 sollen 2,15 bis 2,31 Millionen PKW abgesetzt werden können. Verglichen mit 1961 bedeutet das, daß bis zum Jahr 1965 mit einer Steigerung des jährlichen PKW-Absatzes um 53 bis 58 % und bis 1970 mit einer Steigerung um 100 bis 116 % gerechnet wird.

Siebke errechnete als voraussichtlichen PKW-Bestand und -Absatz für die Jahre 1965 und 1970 folgende Werte. Bei der Prognose I wird von der Annahme ausgegangen, daß in Deutschland das Sättigungsniveau des PKW-Marktes bei 250 Personenwagen pro 1000 Einwohner erreicht werde, während Prognose II ein solches von 300 Personenwagen pro 1000 Einwohner voraussetzt.[2]

PKW-Bestand in 1.000 (Jahresende)[2]

Jahr	Prognose I		Prognose II	
	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüb. 1960	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüb. 1960
Bestand 1960	4.700	-	4.700	-
Vorauss. Bestand 1965	8.250	+ 75 %	8.730	+ 85 %
Vorauss. Bestand 1970	11.530	+ 145 %	12.930	+ 175 %

1) Vgl. Siebke, J.: a.a.O., S. 9.
2) Vgl. Siebke, J.: a.a.O., S. 40.

Neuwagenkäufe in 1.000 [1)]

Jahr		Prognose I			Prognose II		
		PKW in 1.000	% Veränderung geg. 1960	Anteil der Netto- und der Ersatzkäufe an den Gesamtneuwagenkäufen	PKW in 1.000	% Veränderung geg. 1960	Anteil der Netto- und der Ersatzkäufe an den Gesamtneuwagenkäufen
1960 (Ausgangsjahr)	Nettokäufe	780	-	85 %	780	-	85 %
	Ersatzkäufe	140	-	15 %	140	-	15 %
	Gesamtneuwagenkäufe	920	-	100 %	920	-	100 %
1965	Nettokäufe	780	-	78 %	910	+ 17 %	77 %
	Ersatzkäufe	220	+ 57 %	22 %	270	+ 93 %	23 %
	Gesamtneuwagenkäufe	1.000	+ 9 %	100 %	1.180	+ 28 %	100 %
1970	Nettokäufe	550	- 30 %	51 %	750	- 4 %	58 %
	Ersatzkäufe	520	+ 271 %	49 %	540	+ 286 %	42 %
	Gesamtneuwagenkäufe	1.070	+ 16 %	100 %	1.290	+ 29 %	100 %

1) Vgl. Siebke, J.: a.a.O., S. 9.

Die Untersuchung Siebkes, der das Jahr 1960 als Basisjahr dient, kommt zu dem Ergebnis, daß der westdeutsche PKW-Bestand im Jahr 1965 bei 8,25 bis 8,73 und 1970 bei 11,53 bis 12,93 Millionen Einheiten liegen werde. Damit wird für 1965 mit einer Steigerung von 75 bis 85 % und für 1970 mit einer Steigerung um 145 bis 175 % des PKW-Bestandes vom Jahr 1960 gerechnet.

Auch Siebke schlüsselte die von ihm errechneten Vorhersagewerte des PKW-Absatzes in der Bundesrepublik in Netto- und Ersatzkäufe auf. Es wird ebenfalls mit sinkenden Nettokäufen und einem Anstieg des Ersatzbedarfes gerechnet. Die Steigerung des Ersatzbedarfes wurde von Siebke allerdings weit niedriger geschätzt als von Lehbert.

In der Untersuchung Siebkes wird der westdeutsche PKW-Absatz des Jahres 1965 auf 1 bis 1,18 Millionen Fahrzeuge geschätzt. 1970 sollen in der Bundesrepublik 1,07 bis 1,29 Millionen Personenwagen abgesetzt werden können. Damit würden 1965 zwischen 9 und 28 % und 1970 zwischen 16 und 29 % mehr Fahrzeuge als im Jahre 1960 verkauft werden können.

Es kann zusammenfassend festgestellt werden, daß der zukünftige deutsche PKW-Bestand von den drei bisher genannten Untersuchungen wie folgt geschätzt wird:[1)]

	EWG-Kommission	Lehbert	Siebke
1965	8,2 Mill.	8,16 - 8,43 Mill.	8,25 - 8,73 Mill.
1970	13,8 Mill.	10,8 - 11,69 Mill.	11,53 - 12,93 Mill.

Als Umfang des zukünftigen PKW-Absatzes wird erwartet:[2)]

	EWG-Kommission	Lehbert	Siebke
1965	1,355 Mill.	1,64 - 1,69 Mill.	1,0 - 1,18 Mill.
1970	2,230 Mill.	2,15 - 2,31 Mill.	1,07 - 1,29 Mill.

1) Vgl. S. 175, 180 und S. 182.
2) Vgl. S. 175, S. 181 und S. 183.

Während bei der Vorausschätzung des zukünftigen PKW-Bestandes in der Bundesrepublik noch ähnliche Zahlen genannt werden, gehen die Meinungen bezüglich des zu erwartenden Neuwagen-Absatzes weit auseinander. Am deutlichsten wird der Unterschied bei den Vorhersagen für das Jahr 1970. Hier liegt die Prognose Siebkes bedeutend niedriger als die der EWG-Kommission und Lehberts.

Andere Vorhersagen des zukünftigen Bestandes an Personenwagen in der Bundesrepublik erstanden in Form der PKW-Prognose der Esso-AG vom Jahr 1958,[1] der PKW-Prognose von H. Zimmermann vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung[2], der ersten PKW-Prognose der deutschen Shell-AG vom Jahre 1959[3] und schließlich der zweiten PKW-Prognose der Shell-AG vom Jahr 1961.[4]

Die Esso- und Zimmermann-Prognosen wurden von den tatsächlich erreichten Absatzzahlen in der Bundesrepublik bei weitem übertroffen. Die Shell-Prognosen zeigten eine bessere Übereinstimmung mit der Wirklichkeit, doch wurde auch hier der von der zweiten Shell-Prognose für 1965 vorhergesagte PKW-Bestand bereits 1963 erreicht.

c) Die Entwicklung des PKW-Bestandes und des Neuwagenabsatzes in Frankreich

Die EWG-Kommission nennt als Prognosewerte für den französischen PKW-Bestand und die Neuwagenkäufe der Jahre 1965 und 1970 folgende Zahlen:[5]

---

1) Esso AG: Der Bestand an Personenkraftwagen in Westdeutschland bis 1965. Eine Prognose der Esso AG, in: Erdöl und Kohle, Hamburg 1958, S. 669 ff.

2) Zimmermann, H.: Der voraussichtliche Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1967, Schriftenreihe des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Neue Folge, Nr. 14, Essen 1959.

3) Deutsche Shell AG (D. Schröder): Verdoppelung des PKW-Bestandes bis 1965, Hamburg 1959.

4) Deutsche Shell AG (D. Schröder): Prognose des Kraftfahrzeugbestandes bis 1975, Hamburg 1961.

5) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 47.

PKW-Bestand in 1.000		
Jahresende	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüber 1960
1960	5.545	-
1965	9.150	+ 65 %
1970	13.900	+ 150 %

Neuwagenkäufe in 1.000		
Jahr	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüber 1960
1960	709	-
1965	1.100	+ 56 %
1970	1.570	+ 121 %

Die Untersuchung der EWG-Kommission kommt bezüglich der zu erwartenden Entwicklung des französischen Automobilmarktes zu dem Ergebnis, daß im Jahr 1965 mit einem Neuwagenabsatz in Höhe von 1,11 Millionen Personenkraftwagen gerechnet werden dürfe. Für 1970 hält man eine Absatzziffer in Höhe von 1,57 Millionen Personenwagen für wahrscheinlich.

Der Bestand an Personenkraftwagen soll sich bis zum Jahr 1965 auf 9,15 Millionen Fahrzeuge erhöht haben; für das Jahr 1970 wird ein PKW-Bestand in Höhe von 13,9 Millionen Einheiten vorhergesagt.

Gegenüber 1960 wird damit für Frankreich im Jahr 1965 mit einer PKW-Absatzsteigerung von 56 %, für 1970 in Höhe von 121 % gerechnet.

Der Bestand an Personenwagen in Frankreich soll sich 1965 gegenüber 1960 um 65 % erhöht haben. Im Jahr 1970 soll er auf 150 % des Wertes von 1960 gestiegen sein.

d) Die Entwicklung des PKW-Bestandes und des Neuwagenabsatzes in Italien

Die EWG-Kommission nennt als wahrscheinliche Prognosewerte für den PKW-Bestand und die Neuwagenkäufe Italiens der Jahre 1965 und 1970 die folgenden Zahlen:[1)]

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 47.

PKW-Bestand in 1.000		
Jahresende	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüber 1960
1960	1.955	-
1965	4.300	+ 65 %
1970	8.900	+ 150 %

Neuwagenkäufe in 1.000		
Jahr	PKW in 1.000	% Steigerung gegenüber 1960
1960	413	-
1965	760	+ 84 %
1970	1.510	+ 265 %

Der von der EWG-Kommission für Italien vorhergesagte PKW-Absatz des Jahres 1965 beläuft sich auf 760.000 Fahrzeuge. Für das Jahr 1970 werden PKW-Verkäufe in Höhe von 1,51 Millionen erwartet.

Der PKW-Bestand soll in Italien bis 1965 auf 1,995 Millionen Wagen angewachsen sein. Bis zum Jahr 1970 werden in Italien über 4,3 Millionen Fahrzeuge vorhanden sein.

Verglichen mit dem Stand von 1960 bedeutet der vorhergesagte PKW-Absatz des Jahres 1965 eine Steigerung von 84 %. 1970 soll sich der PKW-Absatz sogar um 265 % gesteigert haben.

Die erwartete Entwicklung des PKW-Bestandes ist vielleicht sogar noch eindrucksvoller. Für 1965 wird eine Bestandssteigerung gegenüber 1960 in Höhe von 115 % erwartet. 1970 soll diese sogar 346 % des Bestandes von 1960 betragen.

Die italienische Automobilindustrie selbst rechnet bis 1965 mit einer jährlichen Wachstumsrate der Inlandsnachfrage von etwa 10 %.[1)]

1) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 79.

2. Voraussichtliche Entwicklung der Exportmöglichkeiten der EWG-Personenkraftwagenindustrie

Gegenüber den bereits ziemlich unsicheren Methoden zur Vorhersage der Entwicklung des Inlandsabsatzes von Personenkraftwagen ist eine Prognose der Entwicklungsaussichten der PKW-Exporte mit noch weit größeren Unsicherheitsfaktoren belastet. Trotzdem soll in den folgenden Ausführungen versucht werden, die zukünftigen Exportmöglichkeiten der EWG-Personenkraftwagenindustrie abzuschätzen.

a) Bundesrepublik Deutschland

aa) Exporte in den EWG-Raum

Die Exportaussichten der deutschen PKW-Industrie in die EWG-Partnerstaaten dürfen wohl günstig beurteilt werden. Die deutschen PKW-Exporte nach Frankreich und Italien werden durch den Wegfall der Zölle und Einfuhrkontingentierungen und eine mögliche Angleichung der sonstigen staatlichen Beeinflussungen des Exports im Laufe der EWG-Übergangsperiode in eine ständig verbesserte Ausgangsposition gebracht, die erwarten läßt, daß in Zukunft in Frankreich und Italien weit mehr deutsche Personenwagen verkauft werden als es bisher möglich war.

Es ist natürlich zu berücksichtigen, daß bei einer im Bereich des möglichen liegenden Schwäche des französischen PKW-Marktes auch PKW-Einfuhren Frankreichs aus der Bundesrepublik in Mitleidenschaft gezogen würden.

ab) Exporte in Drittländer

Für die Exportaussichten der deutschen PKW-Industrie in Nicht-EWG-Staaten scheint eine vorsichtigere Beurteilung angebracht zu sein. Es kann nicht damit gerechnet werden, daß sich der PKW-Export in Drittländer weiterhin so stark ausweiten wird, wie es während des letzten Jahrzehnts der Fall gewesen ist. "Das Wachstum des Inlandsverbrauchs an Personenkraftwagen und Kombinationsfahrzeugen scheint sich in den Industrieländern, den Hauptabsatzgebieten der EWG, allmählich zu verringern; es wird in den Entwicklungsländern durch die relative Stagnation des Pro-Kopf-Einkommens und seine durch einige Wirtschaftspläne für dringendere Zwecke vorgesehene Verwendung in Grenzen bleiben."[1] Außerdem sei damit zu rechnen, daß sich in Drittländern die Konkurrenzfähigkeit der PKW-Industrie der USA, Japans und der Ostblockstaaten

1) EWG-Studien, a.a.O., S. 48.

steigern werde. Zusätzlich seien von einigen Staaten an Ort und Stelle in den Exportgebieten neue Montage-Industrien im Aufbau.[1]

Auch das bereits angedeutete Problem des im Zuge der Anpassung der EWG-Außenzölle zu erwartenden höheren PKW-Einfuhrzolles in die Bundesrepublik und daraus resultierende mögliche handelspolitische Gegenmaßnahmen der betroffenen Drittländer könnten den deutschen PKW-Export ungünstig beeinflussen.[2]

Traditionelle Absatzmärkte deutscher Personenkraftwagen sind Österreich und die Schweiz. In diesen Ländern wird durch deren EFTA-Zugehörigkeit der Einfuhrzoll von aus EFTA-Ländern importierten Personenwagen stark ermäßigt.[3] Daraus resultieren erschwerte Absatzmöglichkeiten der deutschen Automobilindustrie.

Der nordamerikanische Markt ist nicht nur der größte Automobilmarkt der Welt, von dessen Aufnahmefähigkeit die Exporte vieler europäischer PKW-Produzenten stark abhängig sind, sondern er gilt auch als der unsicherste Markt. Die Motorisierungsdichte ist in Nordamerika bei 2,4 Einwohnern je Kraftwagen in den USA und bei 3,3 Einwohnern je Kraftwagen in Kanada angelangt. Daher ist naturgemäß die PKW-Nettonachfrage sehr begrenzt. Die Absatzentwicklung ist hier weitgehend von der Verschrottungsrate des Fahrzeugbestandes bestimmt. Die Verschrottungsrate selbst ist nicht nur abhängig vom durchschnittlichen Altersaufbau des PKW-Bestandes, sondern auch von der Neigung der Automobilbesitzer, sich schneller oder weniger schnell von ihren bisherigen Fahrzeugen zu trennen und neue zu erwerben. Es ist verständlich, daß Automobilbesitzer die Neigung zeigen, bei unsicherer konjunktureller Lage und drohenden Verdiensteinbußen oder gar Arbeitslosigkeit die Neuanschaffung eines Automobils aufzuschieben. Ebenso kann eine optimistischere Beurteilung der Zukunft den Autobesitzer veranlassen, sich bereits vorzeitig zum Kauf eines Neuwagens zu entschließen.[4]

Ein Phänomen besonderer Art verdient hier beachtet zu werden: die Entwicklung des VW-Absatzes in den USA. Die amerikanische Automobilindustrie, angeregt durch von Jahr zu Jahr steigende Einfuhren kleiner europäischer Personenwagen, die sich bezüglich Wendigkeit, Handlichkeit und sparsamen Ben-

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 48.
2) Vgl. S. 145 f.
3) Vgl. VDA, 1962, a.a.O., S. 55.
4) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 58 f.

zinverbrauchs vorteilhaft von den immer stärker, länger und unhandlicher gestalteten amerikanischen Wagen abhoben, baute von 1960 an selbst kleinere Wagen, die Compact-Wagen.[1]

Der Erfolg war, daß die Exporte der europäischen Gebrauchswagen in die USA sprunghaft zurückgingen. Eine einzige Ausnahme bildete hier der Volkswagen, dessen Verkäufe sich bis heute, auch nach Einführung der Compact-Wagen in den USA, von Jahr zu Jahr steigern ließen. Für das Wolfsburger Werk erreichte der USA-Export im Jahr 1962 192.570 Fahrzeuge oder 45,7 % der Gesamt-VW-Exporte.[2] Der Grund für den Erfolg des Volkswagens in den USA ist darin zu erkennen, daß sich das Werk rechtzeitig um den Ausbau eines leistungsfähigen Verkaufs- und Kundendienstnetzes in den Vereinigten Staaten bemüht hatte, und daß Originalität, Qualität und Anspruchslosigkeit des Volkswagens einen legendären Ruf dieses Fahrzeugs begründeten.

Die Exportaussichten der europäischen PKW-Industrie auf afrikanischen, lateinamerikanischen, australischen und asiatischen Automobilmärkten müssen sehr vorsichtig beurteilt werden.

Neben den Bestrebungen vieler Länder dieser Gebiete, durch die Errichtung von Montagebetrieben soweit wie möglich Teile aus einheimischer Fertigung zur PKW-Herstellung zu verwenden und damit den Lieferantenanteil der europäischen Ursprungsländer zu reduzieren, wird der Absatz in den meisten Staaten durch nur langsame Verbesserung des Lebensstandards, durch Devisenmangel und durch scharfe mengenmäßige Einfuhrkontrollen der PKW-Importe negativ beeinflußt.[3]

b) Frankreich

ba) Exporte in den EWG-Raum

Die Exportaussichten der französischen PKW-Industrie dürfen für den Bereich der EWG auch weiterhin als günstig angesehen werden. Französische Personenwagen haben sich am deutschen Markt bereits eine starke Position erobert - begünstigt durch die liberale Einstellung der Bundesrepublik zu PKW-Importen. Einige französische Personenwagenmodelle bildeten bisher eine willkommene Ergänzung des deutschen Angebotes und das neue Lieferprogramm der PKW-

1) Erklärung Compact-Wagen siehe S.
2) Vgl. Sweerts-Sporck, P.: VW - das "small wonder", in: Der Volkswirt, Nr. 29, Frankfurt/Main, 19.7.1963, S. 1558.
3) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 59 ff.

Produzenten Frankreichs läßt vermuten, daß die errungene Marktposition auch in Zukunft weiter ausgebaut werden kann. Am italienischen PKW-Markt werden französische Wagen durch den Fortfall der Zollschranken in Zukunft eine verbesserte Ausgangsposition haben, so daß auch in Italien mit einem weiter steigenden Absatz französischer PKW-Erzeugnisse gerechnet werden kann.

bb) Exporte in Drittländer

Für die französische PKW-Industrie gilt bezüglich einer Beurteilung ihrer zukünftigen Exportaussichten in Nicht-EWG-Länder ebenfalls, daß nicht mit einer weiterhin so starken Ausweitung der Absatzerfolge gerechnet werden darf.[1] Darüber hinaus wurde gerade die französische PKW-Industrie - und hier besonders die Firma Renault - vom Absatzrückgang in den USA hart betroffen. Während die Nordamerika-Exporte einiger europäischer Staaten seit 1962 wieder ansteigen konnten, mußte die französische Automobilindustrie im selben Jahr einen abermaligen Rückgang ihrer Verkäufe hinnehmen.[2]

Auch in den EFTA-Ländern ist die Konkurrenzfähigkeit französischer Personenwagen durch günstigere Einfuhrbedingungen englischer Fahrzeuge vermindert.

Die Anpassung an einen gemeinsamen EWG-Einfuhr-Außenzoll birgt für die französische PKW-Industrie wohl keine Probleme. Etwaige Rückwirkungen auf die Kraftwagenexporte Frankreichs in Drittländer sind nicht zu erwarten, da der gemeinsame EWG-Außenzoll fast dem bisherigen EWG-Einfuhrzoll Frankreichs entspricht.[3]

c) Italien

ca) Exporte in den EWG-Raum

Auch die italienische PKW-Industrie verfügt bereits über eine starke Position am deutschen Automobilmarkt. Der Name Fiat erfreut sich eines ausgezeichneten Rufes, und ein bereits seit Jahrzehnten ausgebautes gutes Händlernetz begünstigt den Verkauf der italienischen Marke.

Der Absatz der italienischen Personenwagen kann in Frankreich durch den weiteren Abbau der Zölle noch stärker begünstigt werden. Auch in den Be-

1) Vgl. S. 190.
2) Vgl. VDA, 1963, a.a.O., S. 59.
3) Vgl. S. 145.

nelux-Staaten ist der Absatz der italienischen PKW-Erzeugnisse noch ausbaufähig.

cb) Exporte in Drittländer

Die Exportaussichten der italienischen PKW-Industrie in Nicht-EWG-Staaten müssen ebenso wie die Export-Aussichten der deutschen und französischen PKW-Industrie in Drittländer relativ vorsichtig beurteilt werden. Bei einer möglichen Angleichung der Steuersysteme im EWG-Bereich wäre es denkbar, daß die Italiener sich mit Abstrichen an ihren bisherigen Exportvergünstigungen der Automobilindustrie abfinden müßten. [1] Wie bereits ausgeführt, kann die italienische PKW-Industrie durch Umsatzsteuerrückvergütungen beim Export eines Fahrzeuges im Ausland - nach Fortfall der Einfuhrzölle des importierenden Landes - billiger anbieten als im Inland.

Im Bereich der EFTA-Staaten wird auch der Absatz italienischer Personenwagen vom durch günstigere Einfuhrzölle verbilligten englischen PKW-Angebot betroffen werden.

Die Anpassung an den gemeinsamen EWG-Außenzoll für PKW-Einfuhren dürfte lediglich den Inlandsabsatz der Automobilindustrie Italiens durch den steigenden Marktanteil importierter Fahrzeuge beeinflussen.

3. Zusammenfassung

Die bisherige Erfahrung, daß längerfristige Absatzprognosen mit den später tatsächlich erzielten Verkaufsergebnissen meist nur wenig Übereinstimmung zeigen, läßt es als angebracht erscheinen, zu einer vorsichtigen Beurteilung der hier zitierten Vorhersagen des zukünftigen PKW-Absatzes zu raten. Vor allem dürfte es bedenklich sein, - bisher sind fast alle, auch betont optimistische Prognosen, von der Wirklichkeit weit übertroffen worden - zukünftig ähnliche Erwartungen anzustellen. Da jedoch eine möglichst genaue Kenntnis des Umfanges der zu erwartenden PKW-Nachfrage nicht zuletzt auch für die Investitionsplanungen der Automobilindustrie von größter Bedeutung ist, sollten es die verantwortlichen Stellen nicht versäumen, durch intensive Marktbeobachtung die Entwicklung der Nachfrage nach Personenwagen und ihrer Bestimmungsfaktoren systematisch zu verfolgen, um auf Grund der dabei gewonnenen Erfahrungen die zukünftigen Absatzmöglichkeiten abzuschätzen. Dabei müßten frühere Nachfrageprognosen einer ständigen Korrektur unterzogen wer-

1) Vgl. S. 146 ff.

den.[1)]

Für den zukünftigen PKW-Absatz in den bereits stark motorisierten westeuropäischen Ländern wird es von entscheidender Bedeutung sein, inwieweit eine Zunahme der Ersatznachfrage die geringer werdenden Zuwachsraten des Neubedarfes ausgleichen kann. Daß das jedoch nur teilweise möglich sein wird, erscheint so gut wie sicher. Deshalb wird selbst bei anhaltender Wohlstandssteigerung im europäischen Bereich ein Ansteigen der PKW-Nachfrage unter Zugrundelegung bisheriger Zuwachsraten für unwahrscheinlich gehalten.[2)]

Trotz dieser Vorbehalte kann dem bisher Gesagten entnommen werden, daß die künftige Personenkraftwagenproduktion in der Bundesrepublik infolge meist günstiger Prognosen bezüglich des Inlandsabsatzes wie auch der Exporte im allgemeinen optimistisch beurteilt werden darf. Wenn sich auch die Periode der sprunghaften Ausweitung des Inlandsabsatzes und des Exportes, wie sie in den 50er Jahren zu beobachten war, nicht im bisherigen Ausmaß fortsetzen dürfte, kann doch aus der noch relativ niedrigen Motorisierungsdichte, der günstig beurteilten Einkommensentwicklung und den sonstigen zusätzlich erwarteten Absatzsteigerungsfaktoren im Bereich der EWG geschlossen werden, daß sich auch die künftige Produktion der deutschen PKW-Industrie zufriedenstellend entwickeln wird.

Bei der Beurteilung möglicherweise geringerer Zuwachsraten der deutschen Automobilindustrie sollte allerdings nicht übersehen werden, daß der Produktionsausstoß dieses Industriezweiges - bezogen auf die Bevölkerungszahl - bereits heute über dem Niveau der Vereinigten Staaten von Amerika liegt.

Wenn auch die französische Automobilindustrie ihre Zukunftsaussichten mit einer gewissen Vorsicht beurteilt, die ihr durch die politische und soziale Entwicklung ihres Landes angebracht erscheint, so sollten doch die Auftragsbestände zu Beginn des Jahres 1963 aus dem In- und Ausland zu einem gesunden Optimismus berechtigen. Die Zeiten der raschen Expansion der Automobilproduktion dürften zwar in Frankreich vorbei sein, doch sollten die beträchtlichen Kaufkraftsteigerungen in weiten Kreisen der französischen Bevölkerung die PKW-Inlandsnachfrage trotz des bereits erreichten - für europäische Verhältnisse hohen - Standes der Motorisierung auch weiter positiv beeinflussen.[3)]

---

1) Vgl. Stumpf, H.: Die langfristige Absatzprognose als Problem der Markterkundung in der Automobilindustrie (Dissertation), Frankfurt/Main 1957, S. 156.

2) Vgl. VDA, 1962, a.a.O., S. 69.

3) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 76.

Die italienische Automobilindustrie rechnet auch für die Zukunft mit einer raschen Expansion ihres PKW-Inlandsabsatzes und ihrer Exporte. Das kräftige Wachsen der italienischen Wirtschaft und der bisher noch sehr niedrige Motorisierungsgrad in Höhe von 17 Einwohnern je Kraftwagen zu Beginn des Jahres 1962 lassen diese Erwartung berechtigt erscheinen.

Ob der Umfang der erwarteten Absatzmöglichkeiten der EWG-Personenwagenindustrie allerdings in einem zufriedenstellenden Verhältnis zu ihren zukünftigen Produktionskapazitäten stehen wird, ist eine andere Frage.

So sehen die Kapazitätsplanungen der EWG-Automobilindustrie bis zum Jahr 1965 eine mögliche Produktion von jährlich 6,5 - 7 Millionen Fahrzeugen vor. Nach jüngsten Ermittlungen der EWG-Kommission wurden von der Automobilwirtschaft der ganzen Welt etwa 10 % des Umsatzes für Investitionszwecke verwendet. Der Konkurrenzkampf zwischen den europäischen, nordamerikanischen und neuerdings auch den japanischen Automobilproduzenten zwingt die Unternehmer zu steigenden Investitionsausgaben. So glaubt die EWG-Kommission bereits die Gefahr von Überkapazitäten im Bereich der EWG-Automobilindustrie zu erkennen. Man rechnet in den Gemeinschaftsländern mit einer Zunahme des Automobilbestandes bis zum Jahr 1965 auf 23,9 Millionen Fahrzeuge. Die jährlichen Absatzmöglichkeiten werden von der Kommission auf nur wenig mehr als 5 Millionen Wagen geschätzt, wovon innerhalb des EWG-Raumes etwa 4 Millionen Fahrzeuge abgesetzt werden könnten. Da die Exporte in Drittländer voraussichtlich nicht mehr im bisherigen Umfang gesteigert werden könnten - man erwartet hier eine Absatzsteigerung von gegenwärtig 1,5 Millionen auf 1,6 Millionen Fahrzeuge im Jahr 1965, denen etwa 240.000 Import-Wagen gegenüberstehen sollen -[1] wird geschätzt, daß die Zahl der Automobile, die 1965 von den Herstellern der EWG "auf Halde" genommen werden müssen, 1,2 bis 1,7 Millionen Wagen erreichen könnte.[2] Außerdem erwartet die EWG-Kommission vom Jahr 1970 an eine gewisse Marktsättigung im Automobilbereich und warnt deshalb vor einer ungesunden Kapazitätsausweitung.[3]

In der Bundesrepublik wird das Problem einer Überkapazität in der Automobil-

---

1) Vgl. Huke, A.: Die Automobilfabriken liegen gut im Rennen, in: Süddeutsche Zeitung v. 14./15.9.1963, S. 17.

2) Vgl. Klamm, R.: Wohin mit den vielen Automobilen?, in: Rheinischer Merkur v. 3.5.1963, S. 21.

3) Vgl. Huke, A.: Die Automobilfabriken liegen gut im Rennen, in: Süddeutsche Zeitung v. 14./15.9.1963, S. 17.

industrie im Zusammenhang mit der unlängst erfolgten Errichtung neuer Produktionsstätten der amerikanischen Konzernzweige Opel und Ford mit einem Tagesausstoß von ca. 1.000 Fahrzeugen gesehen. Aber auch die anderen deutschen Automobilgroßproduzenten verfügen seit 1962 über eine stark erweiterte Kapazität. Für die Zukunft der deutschen Automobilindustrie kann entscheidend werden, ob die deutsche Automobilexportquote von durchschnittlich fast 50 % auf die Dauer gehalten werden kann. [1]

II. Die Aussichten der EWG-Personenkraftwagenindustrie im Gemeinsamen Markt

1. Allgemeines

Man erwartet allgemein, daß durch die Entwicklung zur Großraumwirtschaft infolge der Integration einiger der bedeutendsten Industrienationen des europäischen Kontinents eine beachtliche Anregung wirtschaftlicher Aktivität und eine erhöhte Produktivität der Wirtschaft ausgehen wird. Das gilt besonders für den Bereich der Personenkraftwagenindustrie der europäischen Staaten. Da zusammen mit der durch die Integration erwarteten Erhöhung des europäischen Produktivitätsstandes auch eine Erhöhung der Kaufkraft erhofft wird, sollten sich für die PKW-Industrie besonders günstige Aussichten erwarten lassen. Durch erweiterte Absatzmöglichkeiten wird die Voraussetzung für eine weiter verstärkte Automation und Massenproduktion im Bereich der Automobilherstellung gegeben. Automation und Massenproduktion könnten wiederum als Ausgangspunkt niedriger Stückkosten und damit günstiger Preisgestaltung angesehen werden. [2]

Als Folge des Abbaues der Handelsschranken im EWG-Bereich wird am Automobilmarkt ein Wettbewerb entbrennen, dessen Schärfe die bereits gegenwärtig herrschende Konkurrenzsituation als vergleichsweise milde erscheinen lassen könnte. Die Automobilproduzenten werden alles versuchen, um nicht nur im eigenen Land sondern vor allem auch in den EWG-Partnerstaaten ihre Marktanteile zu vergrößern. Die zum Teil recht umfangreichen Kapazitätsausweitungen der Automobilfabriken sprechen für diese Entwicklung. Die Lage auf den Exportmärkten wird dadurch gekennzeichnet sein, daß mehr und mehr Länder zur Automobil-Eigenproduktion übergehen, wodurch sie ihre Bedeutung

1) Vgl. Huke, A., a.a.O., S. 17.
2) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 25.

als Absatzmärkte europäischer Automobile wenigstens teilweise verlieren würden.

Der europäische Wirtschaftsraum könnte damit für den Automobilexport weiter an Bedeutung gewinnen.

Moneta erwartet, daß die Verschärfung des Wettbewerbes am Automobilsektor sich auf folgenden Gebieten zeigen wird:

"1. Preiskonkurrenz:
Kostenvorteile und günstigere Standortbedingungen können von den Partnerländern nicht durch handelspolitische Maßnahmen (Zölle und Steuern) ausgeglichen werden.

a) Spannenkonkurrenz:
Rabatt- oder Konditionswettbewerb, d.h. Gewährung unterschiedlich hoher Händlerspannen seitens der Hersteller. Je höher die Händlerspanne, um so mehr ist es dem Händler möglich,

aa) bei Aufhebung der Preisbindung der zweiten Hand, die ohnehin mit dem EWG-Vertrag nicht vereinbar ist, dem Endabnehmer größere Preisnachlässe zu gewähren,

bb) einen Gebrauchtwagen des Käufers zu einem hohen Preis abzunehmen,

cc) seine Kundendienststationen besser auszubauen,

dd) eine umfangreichere regionale Werbung zu betreiben.

b) Konditionskonkurrenz:
Die Einräumung günstiger Zahlungsbedingungen oder Gewährung von umfangreichen Garantien ist ebenfalls eine zugkräftige Methode, um den Käufer zur Bevorzugung eines Fabrikats zu veranlassen.

2. Qualitätskonkurrenz:
Beim Automobil ist die Qualität auf lange Sicht wichtiger als der Preis, in jedem Falle eine schwerwiegende Ergänzung des Preiswettbewerbs. Mit zunehmendem Angebot werden die Käufer qualitätsbewußter. In diesen Bereich fällt auch die Herstellung eines möglichst wartungsfreien Automobils.

3. Servicekonkurrenz:
Ein gut ausgebautes Service-Netz und ein einwandfreier Kundendienst sind auf lange Sicht die unabdingbaren Voraussetzungen für erfolgreiche Absatzbemühungen eines guten Automobilunternehmens. Man kann sagen, daß die Herstellung eines guten Automobils ebenso wichtig ist wie die Betreuung während seiner Betriebszeit."[1)]

---

1) Moneta, E.: a.a.O., S. 28 ff.

Die Erfahrung lehrt, daß meist diejenigen Automobilfabriken den größten Absatz erzielen können, die das dichteste Kundendienst- und Reparaturwerkstättennetz einrichten.[1)]

Preis, Qualität und Kundendienst können als die drei wichtigsten Faktoren, die das Schicksal eines Kraftfahrzeugherstellers bestimmen, bezeichnet werden.

Weiter nennt Moneta folgende Arten der Konkurrenz für den Automobilsektor:

4. Heterogene Konkurrenz (mit heterogenen Erzeugnissen):
   Durch heterogene Erzeugnisse sollen Teilmärkte geschaffen werden, auf denen dann eine monopolistische Angebotssituation entstehen kann; z. B. hinsichtlich Kraftwagen unterschiedlichen Hubraums oder unterschiedlicher technischer Ausrüstung für verschiedenste Zwecke.

5. Substitutionskonkurrenz:
   Entwicklung neuer Typen, Konstruktion technisch völlig neuer Erzeugnisse; z. B. Entwicklung von Luftkissenfahrzeugen.

6. Werbungskonkurrenz:
   Der Werbung wird beim PKW-Absatz große Bedeutung zugemessen. Es wird damit gerechnet, daß die Werbung auf diesem Gebiet sowohl quantitativ als auch qualitativ zunimmt. Nicht zuletzt kann der Erfolg auch der besten Werbung beim Automobil nur durch Qualität, Preis und Kundendienst des angebotenen Erzeugnisses bestimmt werden.[2)]

Es kann als die vordringlichste Aufgabe des PKW-Produzenten angesehen werden, sich auf diese Gegebenheiten einzustellen, und alle Entscheidungen auf die künftige Entwicklung auszurichten. Die entsprechenden Maßnahmen sollten rechtzeitig und mit Überlegung getroffen werden, wozu eine genaue Studie der Konkurrenzlage und der gegebenen Möglichkeiten betrieben werden sollte.

"Gelingt es dem einzelnen Unternehmer, die Konkurrenzvoraussetzungen zu erfüllen und marktstrategisch richtig vorzugehen, so wird er seinen speziellen Markt auf dem europäischen Großmarkt erschließen oder weiterentwickeln können. Ansonsten mindern sich die Chancen der Zukunft, und die Risiken werden größer."[3)]

---

1) Vgl. Becker, W. D.: Das Ordnungsproblem der unvollständigen Konkurrenz in der deutschen Kraftwagenindustrie (Dissertation), Berlin 1952, S. 136.

2) Moneta, E.: a. a. O., S. 28 ff.

3) Moneta, E.: a. a. O., S. 30.

Im folgenden sollen die sich aus den bisherigen Untersuchungen ergebenden Schlußfolgerungen über die Aussichten der PKW-Industrie der Länder Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien im Rahmen der Gemeinschaft zusammengefaßt werden.

2. Bundesrepublik Deutschland

Die bisherigen Ausführungen haben gezeigt, daß sich die Zukunftsaussichten der deutschen PKW-Industrie im Rahmen der EWG durch die nachstehend aufgeführten Fakten umreißen lassen.

Als die Zukunft dieses Industriezweiges p o s i t i v beeinflussende Bestimmungsgründe lassen sich folgende Tatsachen anführen:

a) Der Stand der Motorisierung in der Bundesrepublik liegt noch immer unter dem Stand anderer vergleichbarer Industriestaaten. Schon aus diesem Grunde sind die Aussichten des zukünftigen PKW-Absatzes in der BRD als günstig zu beurteilen. [1)]

b) Die im allgemeinen zuversichtlichen Vorhersagen für die Absatzentwicklung am deutschen PKW-Markt lassen erwarten, daß ein Großteil der PKW-Nachfrage in der Bundesrepublik von den Erzeugnissen deutscher Automobilhersteller gedeckt wird. [2)] Es kann angenommen werden, daß der Marktanteil ausländischer PKW-Erzeugnisse in der Bundesrepublik auch im Gemeinsamen Markt nur unbeträchtlich gesteigert werden kann, da die EWG-Partner bereits bisher weitgehend unbelastet am deutschen PKW-Markt anbieten konnten.

c) Die Exportmöglichkeiten der deutschen PKW-Industrie in die EWG-Staaten werden laut EWG-Vertrag in Zukunft weniger als bisher durch Zölle und Kontingentierungen eingeschränkt sein.

   Der Artikel 14 des EWG-Vertragswerkes, der sich mit der Beseitigung aller Zölle zwischen den 6 Mitgliedstaaten befaßt, dürfte für die deutsche Personenkraftwagenindustrie nur positive Wirkungen haben. Der Grund dafür ist darin zu erkennen, daß von der BRD Automobilimporte in weit geringerem Maße mit Zöllen belastet werden, als es von den selbst Personenwagen produzierenden Partnerstaaten Frankreich und Italien praktiziert wird. Damit könnte das deutsche Angebot in diesen Ländern - unter der Voraussetzung

---

1) Vgl. S. 134 ff.
2) Vgl. S. 179 ff.

gleichbleibender Produktionsbedingungen - nach Ablauf der Übergangsperiode in Höhe des wegfallenden Zollbetrages stärker ermäßigt werden als es bei den französischen oder italienischen Fabrikaten am deutschen Automobilmarkt möglich sein wird. [1]

Auch die Artikel 32 und 33 des EWG-Vertrages, die sich mit der Abschaffung sämtlicher Einfuhrkontingentierungen befassen, können den Absatz deutscher Personenkraftwagen im EWG-Bereich nur günstig beeinflussen. Dieser Beseitigung aller mengenmäßigen Beschränkungen des Warenaustausches zwischen den EWG-Partnern wird handelspolitisch sogar noch größere Bedeutung zugemessen als dem Zollabbau. Da die Kraftwageneinfuhren in die Bundesrepublik bereits beim Abschluß des EWG-Vertrages keinen mengenmäßigen Beschränkungen unterlegen waren, können auch Artikel 32 und 33 des EWG-Vertrages der deutschen Personenkraftwagenindustrie nur Vorteile bringen. [2]

Zusätzlich wurde die EWG-Kommission im Vertrag angewiesen, Richtlinien zu erlassen, wie die Beseitigung der zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Maßnahmen, die den Kontingentierungen ähnliche Wirkungen haben, erfolgen könnte. Auch eine Beseitigung dieser Bestimmungen kann der westdeutschen Personenkraftwagenindustrie nur nützlich werden.

d) Die technische Leistungsfähigkeit der deutschen PKW-Industrie ist auf einem beachtlich hohen Stand angelangt. Es wurden bereits bisher bedeutende Rationalisierungsinvestitionen zur Hebung der Produktivität vorgenommen. [3]

e) Die Kapazität der deutschen PKW-Industrie ist beachtlich. Die seit 1959 stark erhöhten Investitionsausgaben[4] führten größtenteils erst 1962 zu Produktionsausweitungen. Damit dürfte die Produktionskapazität zur Herstellung von Personenwagen bis 2 Liter Hubraum 1963 etwa 25 % über dem Stand von Anfang des Jahres 1962 gelegen haben. Durch diese Kapazitätserweiterung wurde es der deutschen PKW-Industrie ermöglicht, die konjunkturell erhöhten Marktforderungen ohne überoptimale Kapazitätsauslastung zu erfüllen. [5]

---

1) Vgl. S. 142 ff.
2) Vgl. S. 144.
3) Vgl. S. 112 ff.
4) Vgl. S. 113 f.
5) Vgl. IFO-Schnelldienst, a.a.O., S. 18.

f) Die Unternehmungsverflechtungen zweier deutscher Großunternehmen der PKW-Herstellung, der Opel- und Ford-Werke, mit den amerikanischen Mammut-Konzernen General-Motors und Ford können für die zukünftige Entwicklung der Konkurrenzverhältnisse am europäischen Markt von großer Bedeutung sein. Die in Europa arbeitenden Tochtergesellschaften der amerikanischen Automobilindustrie sollten bei einer Abschätzung der zukünftigen Wettbewerbsverhältnisse am Gemeinsamen Markt besonders hoch eingeschätzt werden. Diese außerordentlich kapitalkräftigen Gesellschaften verfügen bereits heute über die ihnen von ihren Muttergesellschaften zur Verfügung gestellten Erfahrungen bezüglich der Großraumwirtschaft. Sie sind damit in der Lage, eine Marktstrategie zu entwickeln, die manchem europäischen Automobilproduzenten noch fremd ist. In diesem Sinne soll der Präsident der französischen Renault-Werke geäußert haben, daß er über die Rolle der Tochtergesellschaften amerikanischer Unternehmungen besorgt sei, die diese in der EWG spielen könnten. [1)]

g) Die deutsche Automobilindustrie hat auch im Volkswagen-Werk als derzeit größter deutscher Automobilfabrik ein Unternehmen, das über eine Sonderstellung im internationalen Automobilbau verfügt. Hier sei noch einmal auf die starke Export-Position des Volkswagens in den USA hingewiesen. [2)] Der Volkswagen wird heute international als eines der Hauptsymbole des deutschen Wiederaufstiegs nach dem zweiten Weltkrieg angesehen.

h) Der Absatz deutscher Personenwagen wird durch eine wirkungsvolle Werbung unterstützt. Die deutsche Automobilwerbung hat qualitativ wie quantitativ ein beachtliches Niveau erreicht. [3)]

i) In der Bundesrepublik werden mit einem PKW durchschnittlich wesentlich mehr Kilometer pro Jahr zurückgelegt als in unserem Hauptkonkurrenzland Frankreich. Diese Tatsache dürfte den Ersatzbedarf an Personenwagen in der BRD positiv beeinflussen. [4)]

k) Die Bundesrepublik führt als einziges europäisches Land bereits eine verhältnismäßig hohe Zahl gebrauchter Personenwagen und Kombinationsfahrzeuge aus. Diese Tatsache trägt zur Erneuerung des Wagenbestandes bei und verursacht eine im Verhältnis zur Höhe des Neuwagenabsatzes geringe Zu-

---

1) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 28.
Vgl. S. 123.
2) Vgl. S. 189 f.
3) Vgl. S. 169 f.
4) Vgl. S. 136.

nahme des PKW-Bestandes. [1]

Doch ist die Frage des Gebrauchtwagenabsatzes auch bei uns ein Problem, das noch stärkerer Beachtung bedürfte. Der Inlandsabsatz der PKW-Industrie wird in stärkerem Umfang vom Ersatzbedarf abhängig. Die Automobilhändler müssen, um Neuwagen verkaufen zu können, Gebrauchtwagen in Zahlung nehmen. Der Absatz dieser Gebrauchtfahrzeuge ist in den letzten Jahren immer problematischer geworden. Eine Ausweitung des Gebrauchtwagenmarktes kann durch den Export gebrauchter Personenwagen in Entwicklungsländer erfolgen. Exporte sind für den Exporteur mit erhöhtem Risiko verbunden. Sie erfordern die Hilfe einer umfangreichen Organisation. Ein Hilfsgesuch interessierter Kreise an das Bundeswirtschaftsministerium um eine staatlich unterstützte Förderung von Gebrauchtfahrzeugexporten in Entwicklungsländer soll mit der Begründung abgelehnt worden sein, eine Verbesserung des Gebrauchtwagenabsatzes könnte nur auf der Basis unternehmerischer Initiative erfolgen. Eine lenkende Hilfe vonseiten der Bundesregierung soll abgelehnt worden sein. [2]

l) Schließlich liegen die Preise deutscher Personenwagen auch gegenwärtig noch relativ günstig. Im Zuge des verschärften internationelen Wettbewerbs sind die Preise einiger weitverbreiteter deutscher Mittelklassewagen im Jahr 1963 trotz wesentlicher technischer Verbesserungen sogar noch gesenkt worden. [3] In Zusammenwirkung mit dem Ruf ausgezeichneter Qualität dürfte dies den Umfang des zukünftigen Absatzes deutscher Personenwagen erweitern helfen.

m) Die westdeutsche PKW-Industrie produziert seit Mitte 1962 eine Reihe neuer, preislich sehr interessanter Modelle mit großer Marktbedeutung. Dadurch erhielt die Produktionsentwicklung deutscher Personenwagen zusätzliche Impulse. [4] Man rechnet weitgehend mit einer Markentreue bisheriger Kunden. Um alten Kunden einen Aufstieg in eine größere, komfortablere oder auch sportlichere Fahrzeugklasse zu erleichtern, haben fast alle deutschen PKW-Produzenten ihr Angebot erweitert. [5]

---

1) Vgl. EWG-Studien, a.a.O., S. 12.
2) Vgl. Das Auto, Motor und Sport, Heft 22, Stuttgart, 2.11.1963, S. 14.
3) Vgl. Münchner Merkur v. 4.9.1963, S. 7.
4) Vgl. IFO-Schnelldienst, a.a.O., S. 17.
5) Vgl. Huke, A.: Die Automobilfabriken liegen gut im Rennen, in: Süddeutsche Zeitung v. 14./15.9.1963, S. 17.

Auch folgender Punkt müßte die Stellung der deutschen PKW-Industrie positiv beeinflussen, wenn er im Sinne des EWG-Vertrages durchgeführt würde. Das deutsche Umsatzsteuersystem wirkt exporthindernd. Eine Angleichung der Umsatzsteuersysteme und eine damit verbundene Angleichung der Exportrückvergütungen im EWG-Bereich würde die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Personenwagen im Export weiter fördern.[1)]

Von den Produktionskostenfaktoren Lohn und Material her wird die deutsche PKW-Industrie gegenüber dem Hauptkonkurrenzland im EWG-Bereich, Frankreich, zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht benachteiligt sein.[2)]

Es soll hier aber nicht unterlassen werden, auf das Bedenkliche weiterer Lohnsteigerungen in der Automobilindustrie über das Maß der Produktivitätssteigerungen hinaus hinzuweisen. Auf solche Weise könnte die Konkurrenzfähigkeit des deutschen Personenwagens in bedenklicher Form leiden.

Die bisherigen Methoden der westdeutschen Wirtschaftspolitik unter dem Vorzeichen der Sozialen Marktwirtschaft erwiesen sich zwar in der Lage, den marktwirtschaftlichen Kräften zu voller Entfaltung zu verhelfen, ob es jedoch gelingt, bei dieser liberalen Einstellung auch in Zeiten einer Konjunkturkrise einem notleidenden einheimischen Wirtschaftszweig - die Automobilindustrie könnte sehr wohl als krisenanfällig bezeichnet werden - ebenso rasch eine Hilfestellung zu gewähren, wie es sicher in unserem französischen Partnerland möglich wäre, bleibt fraglich.

Auch die im französischen Plan enthaltene Gewerbeförderung läßt die deutschen Unternehmer fragen, ob damit nicht Verzerrungen des Wettbewerbs im Gemeinsamen Markt ausgelöst werden.[3)]

Mit dem französischen Wirtschaftssystem wäre es beispielsweise ohne weiteres zu vereinbaren, daß ein von den Planexperten als förderungswürdig begutachtetes PKW-Modell staatliche Hilfestellung erhalten und damit auch international billiger angeboten werden könnte als die Konkurrenzerzeugnisse. Eine solche staatliche Einmischung würde zwangsläufig zu Wettbewerbsverzerrungen führen.

Außerdem bietet die französische "Planifikation" Möglichkeiten der Verständi-

---

1) Vgl. S. 146 ff.

2) Vgl. S. 102 ff.

3) Vgl. Gocht, R.: Programmierung in der EWG - zu Ende gedacht, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 5.6.1963, S. 11.

gung zwischen Unternehmern und staatlichen Stellen. Das System verlangt geradezu Absprachen, die deutschen Unternehmern durch das Kartellgesetz verwehrt werden. [1]

Gerade die Gestaltung des deutschen Gesetzes gegen die Wettbewerbsbeschränkungen läßt seiner Intention nach wesentliche Antriebskräfte und nicht minder wesentliche Ordnungsmomente unserer Gegenwartswirtschaft außer Ansatz. [2]

Zur erfolgreichen Entwicklung eines gemeinsamen Marktes scheinen eine größere Arbeitsteilung zwischen den Industrien der Gemeinschaftsländer und damit auch industrielle Abreden, wie beispielsweise Spezialisierungskartelle, erforderlich zu sein. "Die Unbestimmtheit der Grenzen zwischen solchen aus technischen Gründen zuzulassenden und darüber hinausgehenden verbotenen Kartellen wird angesichts der uneinheitlichen Wettbewerbsregelung in den verschiedenen EWG-Ländern als unbehaglich empfunden." [3]

Von Absprachen und Vereinbarungen hält man anscheinend in Kreisen italienischer und französischer PKW-Produzenten weit mehr als auf deutscher Seite. So soll von einem leitenden Herrn der staatlichen Renault-Werke angeregt worden sein, zwischen den Automobilherstellern der EWG die Kapazitätsausweitung untereinander abzustimmen. Französischen Vorschlägen bezüglich Kapazitätsabsprachen und "zweckmäßiger" Arbeitsteilung gegenüber soll sich beispielsweise das Volkswagenwerk bisher ablehnend verhalten haben. [4] Wenn auch die Ablehnung marktregulierender Mittel im Bereich der PKW-Industrie gegenwärtig noch gerechtfertigt erscheint, weiß niemand, ob man auch zukünftig in der Lage sein wird, voll auf solche Hilfsmittel zu verzichten. [5]

Eindeutig negative Einflüsse auf die zukünftige Entwicklung der deutschen PKW-Industrie dürften von der bisherigen Straßenbaupolitik unseres Landes ausgehen. Bei dem bereits heute vielfach anzutreffenden straßenbedingten Verkehrschaos auf deutschen Stadt- und Landstraßen erscheint es unvorstellbar, wie unser Straßennetz die vorhergesagte Verdoppelung des Kraftwagenbestandes noch aufnehmen soll. [6]

---

1) Vgl. Gocht, R.: Programmierung in der EWG - zu Ende gedacht, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 5.6.1963, S. 11.
2) Vgl. Weippert, G.: a.a.O., S. 128.
3) Vgl. Clausing, G.: a.a.O., S. 254.
4) Vgl. Klamm, R.: Wohin mit den vielen Automobilen? in: Rheinischer Merkur v. 3.5.1963, S. 21.
5) Vgl. S. 157 ff.
6) Vgl. S. 179 ff.

Auch die bisherige Struktur der deutschen PKW-Exporte, die weitgehend auf Märkte außerhalb des EWG-Bereiches ausgerichtet ist, läßt vermuten, daß die Automobilindustrie der Bundesrepublik trotz der erwarteten Ausweitung des EWG-Binnenhandels nicht auf die traditionellen Absatzmärkte in Nicht-EWG-Staaten verzichten kann. Sämtliche Maßnahmen, die den Welthandel mit der EWG hindern könnten, müßten schädliche Auswirkungen auf die Exportmöglichkeiten der deutschen PKW-Industrie haben. [1]

Dr. Peter von Siemens äußerte sich anläßlich der Eröffnung der Hannover-Messe dahingehend, daß durch weitere Binnenzollsenkungen im EWG- und EFTA-Bereich ein Handelsaustausch außerordentlich schwierig geworden sei. Der deutsche Export in den EFTA-Bereich werde schwer getroffen. Dr. Peter von Siemens setzte sich deshalb für gegenseitige Zollkonzessionen zwischen EWG und EFTA ein. [2]

Schließlich sollte sich die deutsche PKW-Industrie auch entschließen, die Garantiezeiten neuer Wagen zu verlängern, um sich damit dem Standard einiger ausländischer PKW-Erzeugnisse anzupassen.

Als negativ für den durch Ersatzbedarf bedingten Neuwagenabsatz in der BRD könnte sich die Tatsache auswirken, daß der deutsche PKW-Bestand im Durchschnitt wesentlich jünger ist als der unserer EWG-Partner. [3]

3. Frankreich

Für die französische PKW-Industrie sind positive Auswirkungen des EWG-Vertrages auf Grund ihrer Exportstruktur zu erkennen. Ein Großteil der französischen PKW-Exporte wird bereits heute in den EWG-Mitgliedstaaten abgesetzt. Durch die bereits bisher - mit der Ausnahme Italiens - liberale Einstellung der EWG-Partner gegenüber französischen PKW-Importen ist es der dortigen Automobilindustrie gelungen, ein dichtes Vertriebs- und Kundendienstnetz im EWG-Bereich zu errichten, das im Rahmen der Gemeinschaft einen wertvollen Ausgangspunkt bilden kann. Die EWG wird darüber hinaus bewirken, daß sich der Marktanteil französischer PKW-Fabrikate in Italien vergrößern kann.

Als weitere Bestimmungsgründe, die den Absatz der französischen Personenkraftwagenindustrie positiv beeinflussen können, sind zu erkennen, daß das

1) Vgl. S. 127 ff.
2) Vgl. Handelsblatt v. 29.4.1963, S. 1.
3) Vgl. S. 137.

durchschnittliche Alter des PKW-Bestandes Frankreichs im Vergleich zu anderen EWG-Staaten sehr hoch liegt, [1] und daß die französischen PKW-Produzenten über ein attraktives, vielseitiges Angebot verfügen. Besondere positive Merkmale französischer Wagen sind darin zu sehen, daß sämtliche Modelle - auch Kleinwagen - bereits über 4 Türen verfügen, und daß die Franzosen es verstanden haben, rein funktionelle Zweckfahrzeuge zu bauen, bei deren Konstruktion man auf die Übernahme traditioneller Ideen weitgehend verzichtete.

Frankreich schützt den Inlandsabsatz seiner PKW-Industrie vor der Konkurrenz aus EWG-Ländern auch heute noch durch einige protektionistische Maßnahmen. Es sei hier noch einmal auf die bereits erwähnte Verhinderung von Abschreibungsmöglichkeiten für Personenwagen mit einem Neupreis von über NF 20.000, - hingewiesen. [2]

Am französischen Inlandsmarkt für Personenkraftwagen dürfte sich durch den EWG-Vertrag und dem damit verbundenen Abbau von Einfuhrzöllen und -Kontingentierungen ein stark zunehmendes Eindringen deutscher und italienischer Automobilerzeugnisse erwarten lassen.

Die Wahrscheinlichkeit eines härteren Konkurrenzkampfes der PKW-Produzenten Frankreichs mit den deutschen und italienischen Automobilfabrikanten um den französischen Binnenmarkt, und die Tatsache einer bereits stark fortgeschrittenen Sättigung des Marktes, lassen die Aussichten der französischen Automobilindustrie, wenn es ihr nicht gelingen sollte, neue Exportmärkte zu schaffen oder bereits bestehende zu erweitern, weniger aussichtsreich erscheinen als die der deutschen PKW-Industrie.

Bezüglich des gemeinsamen Außenzolltarifs dürften sich für die französische Personenkraftwagenindustrie kaum Anpassungsschwierigkeiten ergeben, da der Unterschied vom ursprünglichen Zolltarif am 1.1.1958 in Höhe von 30 % zum Zolltarif nach Ablauf der Übergangsperiode zum Gemeinsamen Markt in Höhe von 29 % als unbeträchtlich bezeichnet werden kann. [3]

Eher negative Einflüsse auf die Konkurrenzfähigkeit französischer Automobile lassen sich von seiten des Produktionskostenfaktors "Lohn" erwarten. In Frankreich lag das Lohnniveau im Jahre 1959 wesentlich höher als das Lohnniveau in den übrigen EWG-Staaten. Wenn auch die deutschen Automobilarbeiterlöhne

---

1) Vgl. S. 137.
2) Vgl. S. 166 f.
3) Vgl. S. 145.

inzwischen nachgezogen haben, kann der Konkurrenzfähigkeit der französischen PKW-Industrie von dieser Seite eine ernste Gefahr drohen.

Auch die höchste Motorisierungsdichte aller vergleichbaren europäischen Staaten läßt darauf schließen, daß die Zukunftsaussichten der französischen PKW-Industrie etwas vorsichtiger beurteilt werden müßten.

Nicht zuletzt wird der zukünftige Umfang des französischen PKW-Absatzes durch die hohen Benzinpreise Frankreichs negativ beeinflußt werden.[1]

4. Italien

Seit Gründung der EWG ist es der italienischen PKW-Industrie gelungen, ihre Produktionsanteil an der EWG-Gesamt-PKW-Produktion von Jahr zu Jahr zu verbessern. Während es 1958 noch 13 % waren, gelang es den italienischen PKW-Produzenten, 1962 bereits rund 20 % der Personenwagen im EWG-Bereich herzustellen.

Die Produktionserfolge der italienischen PKW-Industrie waren bisher zum überwiegenden Teil auf die großen Absatzsteigerungen im Inland zurückzuführen. Durch die Aufnahmefähigkeit des Inlandsmarktes konnten sogar die Exporteinbußen in den Jahren 1960 und 1961 auf dem nordamerikanischen Markt ausgeglichen werden. Während der Exportanteil der italienischen PKW-Produktion im Jahre 1959 noch 41,9 % betrug, fiel dieser 1960 und 1961 auf 29,2 % und 29,7 % ab.[2]

Die so überaus günstige Entwicklung des italienischen Inlandsabsatzes kann auf folgende Ursachen zurückgeführt werden. Einmal befindet sich die italienische Wirtschaft in einer beachtlichen Aufwärtsentwicklung, im Zuge derer die Kaufkraft stark gestiegen ist. Dabei liegt Italien bezüglich der Motorisierungsdichte noch weit unterhalb des EWG-Durchschnittes.[3] Ein weiterer positiver Impuls auf die Motorisierungssteigerung ist von der im Jahr 1960 erfolgten Senkung der Kraftstoffpreise ausgegangen. Außerdem hat man in Italien die Bedeutung des Straßenbaus erkannt und arbeitet intensiv am Ausbau des Straßennetzes. Darüber hinaus unterstützt die italienische Regierung die Automobilindustrie durch zahlreiche protektionistische Maßnahmen. Der Export von Personenwagen wird subventioniert, während die Einfuhr von Kraftwagen auch heute noch trotz des be-

1) Vgl. S. 155 ff.
2) Vgl. S. 127 ff.
3) Vgl. S. 134 ff.

...s erfolgten teilweisen Abbaus der Einfuhrkontingentierungen gegenüber den EWG-Partnern durch ein Import-Lizenz-System erschwert wird. So verzögert man in Italien die Kraftwageneinfuhren durch betont langwierige Lizenzvergaben. [1]

Darüber hinaus ist die italienische Automobilindustrie gegenüber den Konkurrenzunternehmungen in den übrigen EWG-Staaten durch niedrigere Löhne produktionskostenbegünstigt. [2]

Als nachteilig für den weiteren wirtschaftlichen Aufschwung Italiens und die davon abgeleiteten Motorisierungsmöglichkeiten der Bevölkerung ist das auch heute noch fortbestehende regionale Ungleichgewicht zwischen Nord- und Süditalien anzusehen.

Zusammenfassend kann behauptet werden, daß die Automobilindustrie Italiens durch den EWG-Vertrag vor das Problem härterer Auseinandersetzungen um die Marktanteile des italienischen PKW-Marktes mit deutschen und französischen Automobilproduzenten gestellt sein wird. Durch Fortfall der sehr hohen Einfuhrzölle und der Kontingentierungen für die PKW-Einfuhren nach Italien ist mit einem stärkeren Eindringen deutscher oder französischer Personenwagen auf dem italienischen Markt zu rechnen.

Darüber hinaus werden auch Automobilerzeugnisse aus Drittländern in Italien preisgünstiger als bisher angeboten werden können, da Italien seinen ursprünglichen Einfuhrzoll vom 1.1.1958 in Höhe von 45 % ab 1.1.1970 dem gemeinsamen Außentarif von 29 % angleichen muß. [3]

So ist am italienischen PKW-Markt nicht nur mit steigenden Verkaufsanteilen deutscher und französischer Automobile zu rechnen, sondern es sollte auch zu größeren Verkaufssteigerungen englischer Personenwagen in Italien kommen.

5. Zusammenfassung

Aus den bisherigen Ausführungen kann geschlossen werden, daß die Aussichten der Personenkraftwagenindustrie der drei Hauptproduktionsländer im EWG-Bereich, BRD, Frankreich und Italien, insgesamt positiv zu beurteilen sind.

Die so außerordentlich günstige Entwicklung der Personenkraftwagenindustrie

---

1) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 78.
2) Vgl. S. 102 ff.
3) Vgl. S. 145.

im EWG-Bereich im Laufe der letzten Jahre sollte jedoch keineswegs übersehen lassen, daß in Zukunft mit weit schärferen Auseinandersetzungen um die Marktanteile gerechnet werden muß. Die Reichhaltigkeit des Angebotes am PKW-Markt hat in jüngster Zeit noch zugenommen, und es läßt sich immer deutlicher die starke Position des PKW-Käufers erkennen.

Während der PKW-Markt im EWG-Bereich in den letzten 5 Jahren eine durchschnittliche Zuwachsrate von 17,5 % erreichen konnte, dürfte es nicht überraschen, wenn die kommenden Jahre im Zeichen eines weit schwächeren Wachstums der PKW-Neuzulassungen stehen würden.[1)]

Die Mehrzahl der im Verlauf der Arbeit untersuchten Punkte ergab, daß die deutsche und italienische PKW-Industrie auf Grund ihrer Produktions- und Absatzbedingungen wohl mit größeren Zuwachsraten der Produktionsergebnisse rechnen darf als der französischen Automobilindustrie vorhergesagt werden können.

Neben den bisher angeführten Gründen für die Beurteilung der Aussichten der deutschen, französischen oder italienischen Automobilindustrie ist für die Absatzmöglichkeiten mitentscheidend, welchen Ruf ein Erzeugnis bezüglich Qualität, Haltbarkeit, Verarbeitung, Technik, Fahreigenschaften, Repräsentationsvermögen und Wiederverkaufbarkeit genießt.

In dieser Beziehung verfügt die deutsche Automobilindustrie über ein weltweites Goodwill-Kapital. Dieses Kapital, das im Laufe von Jahrzehnten erworben werden konnte, darf durch Nachlassen der Qualitätsarbeit an deutschen Fließbändern und durch weitgehende Uninteressiertheit deutscher Groß-Automobilfirmen - mit der Ausnahme von Daimler Benz - an der enormen Werbefähigkeit internationaler Automobilrennsporterfolge nicht verkleinert werden.

III. Die Auswirkungen einer räumlichen Ausdehnung des EWG-Bereiches auf die Personenkraftwagenindustrie der bisherigen Mitgliedstaaten

Das nichtkommunistische Europa ist heute in die beiden Wirtschaftsblöcke EWG und EFTA zerfallen. Wenn man bedenkt, daß Spanien weder dem einen noch dem anderen Block angehört, sind es sogar drei Risse, die durch das wirt-

1) Diekmann, A.: Scharfer Kampf um Autokäufer im EWG-Bereich, in: Industriekurier v. 12.9.1963, S. 11.

schaftliche Gefüge Europas laufen.[1]

In weiten Kreisen von Politik und Wirtschaft der Staaten Westeuropas herrscht die Auffassung vor, daß die bisherige Zahl von sechs Vollmitgliedstaaten im Laufe der Zeit erhöht werden müßte, um die politischen und wirtschaftlichen Vorzüge eines europäischen Großraumes zu verstärken. Die bisherige Entwicklung in Richtung zweier westeuropäischer Wirtschaftsblöcke, EWG und EFTA, wird als bedenklich angesehen.

Trotzdem hat die wirtschaftliche Entwicklung im EWG-Bereich alle Vorhersagen übertroffen. Wenn bei der Unterzeichnung des EWG-Vertrages selbst Optimisten nicht bereit waren, dem Gemeinsamen Markt mehr als eine Außenseiterchance dafür einzuräumen, daß die im Vertrag vorgesehene Übergangszeit von 12 Jahren ausreichen könne, den Binnen-Großmarkt Wirklichkeit werden zu lassen, ist bereits eine wesentliche Kürzung der ursprünglich vorgesehenen Fristen auf einigen Gebieten erreicht worden.

Die größten Fortschritte konnten im Bereich der EWG-Handelspolitik erreicht werden. In den auf diesem Gebiet errichteten Veränderungen wird sowohl die Ursache der bisherigen positiven Entwicklung als auch der Schlüssel für das Verständnis der Entwicklungstendenzen gesehen. Die während der ersten Jahre der Übergangsperiode zur EWG zu beobachtenden günstigen konjunkturellen Vorzeichen und die daraus resultierenden Aufschwungstendenzen der wirtschaftlichen Entwicklung wurden durch den Abbau der Handelsbeschränkungen zwischen den EWG-Staaten weiterhin gefördert. "Sie verstärkten den expansiven Nachfragetrend und begünstigten die Ausweitung des Angebotes in den kostenoptimalen Standorten und Bereichen."[2]

Während in der EWG die Industrieproduktion 1961 den Stand von 1958 um 26 % übersteigen konnte, erreichten die EFTA-Staaten nur einen Zuwachs von 16 %. Der Binnenhandel zwischen den EWG-Staaten stieg im gleichen Zeitraum sogar um 70 %. Dank steigender Wettbewerbsfähigkeit gelang es den EWG-Mitgliedstaaten, auch die Ausfuhren in Drittländer beachtlich zu erweitern. Die Importe des EWG-Raumes stiegen bis 1961 um mehr als ein Drittel. Aus den USA wurden sogar um 44 % mehr Waren importiert.[3]

---

1) Vgl. Röpke, W.: Gestrandete EWG, in: Die Aussprache: Arbeitsgemeinschaft selbständiger Unternehmer, Bonn, Mai/Juni 1963, S. 93 ff.

2) Vgl. Jürgensen, H.: Entwicklung und Entwicklungstendenzen in der EWG, Volkswirtschaftliche Korrespondenz der Adolf-Weber-Stiftung, Nr. 7, Frankfurt/Main 1962, S. 1.

3) Ebenda.

Da somit in wirtschaftlicher Hinsicht dem Konzept der EWG größere Erfolge beschieden waren als es den EFTA-Mitgliedstaaten zu erreichen ermöglicht war, kam es nicht überraschend, daß eine Reihe von EFTA-Ländern unter Führung Großbritanniens die Bedingungen eines nachträglichen Beitritts zur EWG im Zuge von Verhandlungen zu erkunden beabsichtigten. Die schwierigen und langwierigen Aufnahmeverhandlungen für Großbritannien scheiterten schließlich nicht zuletzt am Widerstand Frankreichs. Trotz Scheitern dieser Verhandlungen scheint es für eine spätere Zeit untragbar, sich mit einer Spaltung Westeuropas in zwei Wirtschaftsblöcke, EWG und EFTA, abzufinden.

Da die für die Integration des gesamten nichtkommunistischen Europas unerläßliche Erweiterung des EWG-Bereiches im ersten Anlauf mißlungen sei, verlangt Röpke, daß das ganze Problem der Wirtschaftsintegration völlig neu durchdacht werden sollte. Ziel der Bemühungen sollte es sein, den bahnbrechenden regionalen Handelsbefreiungen im EWG-Bereich einen universalen Charakter zu geben. [1)]

Wenn auch gegenwärtig für die nächste Zeit nicht mit einer Erweiterung der EWG durch neue Vollmitgliedstaaten gerechnet werden kann, erscheint es doch als angebracht, kurz die positiven und negativen Auswirkungen einer räumlichen Ausdehnung des EWG-Bereiches auf die PKW-Industrie der bisherigen Mitgliedstaaten versuchsweise anzudeuten. Die mögliche räumliche Ausdehnung der EWG, die für die PKW-Industrie der Gemeinschaftsländer zusätzliche Probleme nach sich ziehen könnte, wird hierbei auf den Bereich der EFTA-Staaten beschränkt. Eine Ausdehnung der Vollmitgliedstaaten über die EFTA-Gruppe hinaus kann vorläufig als in zu weiter Ferne liegend aus der Betrachtung ausgeschlossen werden.

1. Positive Auswirkungen

Die EWG-Personenwagenindustrie könnte durch einen Wegfall der Handelsschranken zwischen EWG und EFTA insofern gewinnen, als durch die Beseitigung der in EFTA-Ländern bestehenden Präferenzen zugunsten der britischen und schwedischen Automobilindustrie die Konkurrenzfähigkeit der deutschen, französischen und italienischen PKW-Fabrikate im EFTA-Raum gehoben würde. [2)]

Neben den Vereinigten Staaten ist die EFTA-Gruppe der interessanteste Han-

1) Vgl. Röpke, W.: a.a.O., S.96.
2) Vgl. VDA, 1962, a.a.O., S. 59.

delspartner der Bundesrepublik außerhalb des EWG-Bereiches. Außer den EFTA-Mitgliedsländern Österreich, Schweiz und Dänemark, für die als unmittelbare Nachbarländer die BRD die Position des größten Lieferanten und Kunden einnimmt, spielen auch die hochindustrialisierten Länder England und Schweden als Absatzgebiete deutscher Personenwagen eine wichtige Rolle.

Ob durch den Abbau der relativ hohen Einfuhrzölle Großbritanniens eine stärkere Zunahme britischer PKW-Importe aus den EWG-Staaten erfolgen wird, läßt sich nur schwer beurteilen. Die Wettbewerbsvoraussetzungen der EWG-Personenwagenindustrie auf dem britischen Markt würden jedenfalls entscheidend verbessert werden.

Eine weitere wichtige Auswirkung eines EWG-Beitritts Großbritanniens wäre durch den Verlust der Präferenzstellung, die die britische Automobilindustrie auf den Absatzmärkten der Commonwealth-Länder bisher genießen konnte, gegeben. In den Jahren 1961/1962 wurde fast die Hälfte der britischen Automobilausfuhren in den Commonwealth-Ländern abgesetzt. Begünstigt wurden diese Exporterfolge durch die Tatsache, daß die britischen Zollpräferenzen in Commonwealth-Ländern zwischen 10 und 20 % des Automobil-Einfuhrwertes betragen.

Da die Commonwealth-Länder jedoch um einen beschleunigten Aufbau einer eigenen Automobilproduktion bemüht sind, dürfte, auf lange Sicht betrachtet, damit gerechnet werden, daß sich die Absatzmöglichkeiten der gesamten europäischen Automobilindustrie in diesen Ländern verschlechtern. [1]

Die deutsche PKW-Industrie bejaht jede Liberalisierung ihres Außenhandels. Für sie würde die Beseitigung der Spaltung Westeuropas in EWG und EFTA die Sorgen um Erhaltung einiger traditioneller Absatzmärkte im EFTA-Bereich verringern.

Die französische und italienische PKW-Industrie, gewohnt, jahrzehntelang hinter hohen Zollschutzmauern zu produzieren, sieht in einer weiteren Liberalisierung des PKW-Außenhandels für den Inlandsabsatz ihrer Automobilfabriken eine zu große Konkurrenzgefahr. Doch darf angenommen werden, daß, wie die positive Absatzentwicklung französischer und italienischer Automobilerzeugnisse am deutschen Markt bestätigt, diese Bedenken weitgehend unbegründet sind. Auch die französische und italienische Personenkraftwagenindustrie sollte in der Lage sein, sich auf einem erweiterten EWG-Markt zu behaupten.

---

1) Vgl. VDA, 1962, a.a.O., S. 59 f.

"Eine Erweiterung des Gemeinsamen Marktes auf ganz Westeuropa würde außerdem dem gesamten europäischen Wirtschaftsraum neuen Auftrieb verleihen, eine bessere Ausnützung der komparativen Produktionsvorteile der einzelnen Volkswirtschaften ermöglichen und damit eine allgemeine Steigerung des Wohlstandes fördern. Zunehmender Wohlstand aber bedeutet steigende Nachfrage auch nach Automobilen."[1)]

2. Negative Auswirkungen

Negative Auswirkungen einer räumlichen Ausdehnung des EWG-Bereiches auf die Personenkraftwagenindustrie der Gemeinschaft könnten in erster Linie durch die Verschärfung der Konkurrenzverhältnisse am PKW-Markt der Mitgliedstaaten durch die sehr leistungsstarke Automobilindustrie Englands und in weit geringerem Umfang auch durch Schwedens Automobilerzeugnisse hervorgerufen werden.

Die britische Automobilindustrie erhofft sich durch einen Anschluß an die EWG in erster Linie wachsende Absatzzahlen in der Bundesrepublik und in Frankreich. Es wurde von den führenden Automobilfabriken Englands erkannt, daß als Voraussetzung größerer Absatzerfolge im EWG-Bereich der Ausbau eines leistungsfähigen Vertriebs- und Kundendienstnetzes unerläßlich sei. Bis vor wenigen Jahren mußten die Kundendienstmöglichkeiten englischer Fabrikate in der Bundesrepublik noch als den erforderlichen Ansprüchen bei weitem nicht genügend bezeichnet werden. Doch sind der britischen Automobilindustrie auf diesem Gebiet in letzter Zeit infolge ihrer Bemühungen um einen systematischen Ausbau des Händler- und Servicenetzes bedeutende Fortschritte gelungen. Bezüglich ihres Modellangebotes hat sich die englische Automobilindustrie bereits in den letzten Jahren weitgehend dem kontinentaleuropäischen Standard angepaßt.[2)] Neben dieser Angleichung der englischen PKW-Produktion an den kontinentalen Geschmack sind eine ganze Reihe der weitverbreiteten PKW-Marken Englands als technisch besonders fortschrittlich anzusprechen. Darüber hinaus beherrschen englische Konstruktionen seit einigen Jahren überwiegend das Geschehen am bedeutendsten und hochentwickeltsten Automobilrennsportgebiet, den Grand-Prix-Rennen. Neben der wertvollen Werbungsunterstützung, die der Absatz englischer Personenwagen durch diese Erfolge erfährt, finden die technischen Erkenntnisse und Erfahrungen aus den Rennen in englischen Serienwagen nach und nach ihre Verwirklichung.

1) VDA, 1962, a.a.O., S. 59.
2) Vgl. Moneta, E.: a.a.O., S. 112.

Nicht zuletzt sind englische Mineralölfirmen und die Zubehörindustrie dieses Landes dem Automobilsport gegenüber sehr aufgeschlossen. Man hat erkannt, daß die finanzielle Unterstützung sporttreibender Autofirmen und der Rennen selbst sich sehr wohl bezahlt macht. In der Bundesrepublik ist man in weiten Kreisen von Automobilproduzenten, Mineralölfirmen und Zubehörindustrieunternehmungen dem Automobilsport gegenüber weit weniger aufgeschlossen. Man zehrt heute vom Ruhm der in vergangenen Jahren errungenen Erfolge und vergißt dabei, daß zukünftige Absatzbemühungen für deutsche Personenkraftwagen durch eine aktive Beteiligung am Sportgeschehen der Gegenwart erheblich gefördert werden könnten.

So kann erwartet werden, daß, sobald die britische Automobilindustrie auf dem EWG-Markt über gleiche handelspolitische Ausgangspositionen verfügt wie die Automobilproduzenten der Gemeinschaftsländer, mit einer starken Wettbewerbsverschärfung gerechnet werden muß.

3. Zusammenfassung

Wenn auch die Frage, welcher Seite von einem gegenseitigen Abbau der Handelsschranken zwischen EWG und EFTA die größeren Vorteile entstehen könnten, nicht eindeutig beantwortet werden kann, da neben dem Preis schließlich auch Faktoren wie Qualität, Formgebung, Service und Unterhaltskosten den Absatz einzelner PKW-Produzenten stark beeinflussen, darf doch gesagt werden, daß eine günstige Prognose der Zukunftsaussichten der europäischen Personenkraftwagenindustrie in starkem Maß von einer liberalen Auffassung bezüglich des Welthandels abhängig sein wird.

"Die EWG stellt mit ihren Entscheidungen die Weichen für den Welthandel der Zukunft. In der Vergangenheit hatte man sich in Europa daran gewöhnt, Binnenprobleme der Wirtschaft zu Lasten des Außenkreislaufes zu lösen. Auch die EWG konnte sich von dieser Politik bisher nicht völlig frei machen."[1)]

Damit darf festgestellt werden, daß die Ausweitung des EWG-Bereiches für die deutsche Personenkraftwagenindustrie ein starkes Überwiegen der Vorteile verspricht. Aber auch die französischen und italienischen Personenwagenproduzenten könnten einer räumlichen Ausdehnung der EWG mit Zuversicht entgegensehen.

---

1) Vgl. Jürgensen, H.: a.a.O., S. 4.

Literaturverzeichnis

Bücher und Aufsätze:

Alfa Romeo	50 anni di Alfa Romeo, Geschichte der Alfa Romeo-Werke, Mailand 1959.
Becker, W.D.	Das Ordnungsproblem der unvollständigen Konkurrenz in der deutschen Kraftwagenindustrie (Dissertation), Berlin 1956.
Behrens, W.G.	"Fahrzeugindustrie I", in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 3. Band, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1961.
Bergler, G.	Welche Marktchancen haben die Kraftfahrzeuge? in: Handelsblatt Nr. 32 v. 18.3.1953.
Bernabò, F.	Die Geschichte des Lancia-Werkes, in: "Lancia", Periodico di Informazione, Turin, Hefte 1 - 8 der Jahrgänge 1960, 1961 und 1962.
Berstel, H.	Ein Meilenstein zum europäischen Automarkt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 19.9.1963.
von Brunn, J.H.	Internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Automobilindustrie, in: Europäische Wirtschaft, Halbmonatszeitschrift für den Gemeinsamen Markt, Nr. 6, Bonn, 31.3.1961.
Bundesrat, Direktor	Entwurf eines Umsatzsteuergesetzes, Drucksache 360/63, Bonn 1963.
Chow, G.C.	Demand for Automobiles in The United States, a Study in Consumer Durables, Amsterdam 1957.
Clausing, G.	Die Bedeutung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und des Gemeinsamen Marktes, insbesondere für die gewerbliche und industrielle Wirtschaft der Bundesrepublik, in: Zeitschrift für das gesamte Genossenschaftswesen, Band 9, Göttingen 1959.
Deutsche Bank AG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Frankfurt/Main 1961.
Diekmann, A.	Scharfer Kampf um Autokäufer im EWG-Bereich, in: Industriekurier v. 12.9.1963.

Esso AG — Der Bestand an Personenkraftwagen in Westdeutschland bis 1965. Eine Prognose der Esso AG, in: Erdöl und Kohle, Hamburg 1958.

EWG-Kommission, Studien: Die Automobilindustrie in den EWG-Ländern (Entwurf), Brüssel 1962.

Faerber, H. A. — Das Autobuch, Herausgeber: Dr. F. Burda, Offenburg 1956.

Fiat Press and Propaganda-Service, Historical Notes, Works, Equipment, Products, Organization, Institutions and Social Welfare, Turin 1962.

Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für auswärtige Politik e. V., Dokumente und Berichte: Europa, Dokumente zur Frage der europäischen Einigung, Band 17/III, München 1962.

Frankfurter Bank — Länderbericht Italien, Frankfurt/Main 1960.

Fus, H. — Systemgleichheit oder Egalisation, in: Der Volkswirt, Nr. 19, Frankfurt/Main, 10.5.1963.

Geiger, E. P. — Die Input- und Outputstruktur der Automobilindustrie (Dissertation), Tübingen 1958.

Gocht, R. — Programmierung in der EWG - zu Ende gedacht, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 5.6.1963.

von der Groeben, H. — Einleitung zum Kommentar zum EWG-Vertrag, Band I, Baden-Baden, Bonn, Frankfurt/Main 1958.

Grün, K. — Werbung für das Automobil im größeren Markt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 18.9.1963.

Gunzert, R. — Konzentration, Markt und Marktbeherrschung, Frankfurt/Main 1961.

Hansen, H. H. — Die Automobilindustrie, in: Metall, Zeitschrift für Technik, Industrie und Handel, Berlin 1961.

Hemmer, C. — Die Automobilindustrie in der EWG, in: Europäische Wirtschaft, Halbmonatszeitschrift für den Gemeinsamen Markt, 3. Jahrg., Nr. 6, Sonderausgabe: Die Kraftfahrzeugindustrie in der EWG und EFTA, Baden-Baden und Bonn, 31.3.1960.

Huke, A.	Die Automobilfabriken liegen gut im Rennen, in: Süddeutsche Zeitung v. 14./15.9.1963.
Hutton, G.	Produktivität bringt uns Wohlstand, Heidelberg 1954.
Jürgensen, H.	Entwicklung und Entwicklungstendenzen in der EWG, in: Volkswirtschaftliche Korrespondenz der Adolf-Weber-Stiftung, Frankfurt/Main, Dezember 1962.
Klamm, R.	Wohin mit den vielen Automobilen? in: Rheinischer Merkur v. 3.5.1963.
Könecke, F.	Die Schlüsselstellung der Automobilindustrie, in: Handelsblatt v. 20.10.1959.
Kosiol, E.	Rentabilität, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Band, Stuttgart 1960.
Krelle, W.	Vorwort zu: Siebke, J.: Die Automobilnachfrage. Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Prognose bis zum Jahr 1970. Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Institut für Gesellschafts- und Wirtschaftswissenschaften der Universität Bonn, Köln und Opladen 1963.
Kunze, H.H.	Rationalisierung, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Band, Stuttgart 1960.
Mesenberg, H.	Die umsatzsteuerliche Behandlung der Ein- und Ausfuhr in den Staaten der EWG, Schriftenreihe des Deutschen Handelstages, Heft 63, Bonn 1960.
Moneta, E.	Die europäische Automobilindustrie, in der Schriftenreihe zum Handbuch für Europäische Wirtschaft, Band 27, Baden-Baden 1963.
Müller, W. und Marbach, F.	Umsatzsteuerreform, Wiesbaden 1963.
Müller-Armack, A.	Soziale Marktwirtschaft, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 9. Band, Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1956.

Lehbert, B. — Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland, Kieler Studien, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Tübingen 1962.

Peugeot, J.P. — L'Automobile, Paris 1958.

Pierjant, J. — L'Industrie automobile, Paris 1956.

Röpke, W. — Gestrandete EWG, in: Die Aussprache, Arbeitsgemeinschaft selbständiger Unternehmer, Bonn, Mai/Juni 1963.

Rosemann, E. — August Horch, in: "Auto-Parade", 8.Jahrg., Heft 2, Bad Godesberg 1962.

Schäfer, E. — Betriebswirtschaftliche Marktforschung, Essen 1955.

Schildberger, F. — Chronicum der Mercedes-Benz Fahrzeuge und Motoren, Stuttgart - Bad Cannstatt 1956.

Schmidt, W. — Der neue Boom, in: Der Volkswirt, Nr. 23, Frankfurt/Main, 7.6.1963.

Schönwiese, A. — Straßennot und Verkehrstod, in: Münchner Merkur v. 12./13.10.1963.

Schröder, D. — Prognose des Kraftfahrzeugbestandes bis 1975, Herausgeber: Deutsche Shell AG, Hamburg 1959.

Schröder, D. — Verdoppelung des PKW-Bestandes bis 1965, Herausgeber: Deutsche Shell AG, Hamburg 1959.

Schröder, D. — Rezension der Untersuchung B. Lehberts: Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland, Kieler Studien, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Tübingen 1962, in: Kyklos, Internationale Zeitschrift für Sozialwissenschaften, Vol. XVI, Fasc. 3, Basel 1963.

Senf, P. — Frankreichs wirtschaftspolitischer Wiederaufstieg, Manuskript eines Vortrages, gehalten am 15.11. 1962 vor der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft, Erlangen.

Siebke, J. Die Automobilnachfrage. Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Prognose bis zum Jahr 1970. Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Institut für Gesellschafts- und Wirtschaftswissenschaften der Universität Bonn, Köln und Opladen 1963.

Sigmund, R. Marktforschung in der Automobilindustrie (Dissertation), Stuttgart 1957.

Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften, Veröffentlichung Nr. 3/1961: Sozialstatistik, Lohnkosten EWG 1959, Brüssel 1961.

Statistisches Bundesamt: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1963, Stuttgart und Mainz 1963.

Stölzle, J. A. Staat und Automobilindustrie in Deutschland (Dissertation), Stuttgart 1959.

Stone, R. and Rowe, D. A. The Market Demand for Durable Goods, in: Econometrica, Vol. 25, New Haven, Conn. 1957.

Stone, R. and Rowe, D. A. Dynamic Demand Functions: Some Economic Results, in: The Economic Journal, Vol. 68, London 1958.

Stone, R. and Rowe, D. A. The Durability of Consumers' Durable Goods, in: Econometrica, Vol. 28, New Haven, Conn. 1960.

Stumpf, H. Die langfristige Absatzprognose als Problem der Markterkundung in der Automobilindustrie (Dissertation), Frankfurt/Main 1957.

Suits, D. B. The Demand for New Automobiles in the United States 1929 - 1956, in: The Review of Economics and Statistics, Vol. 60, Cambridge, Mass. 1958.

Suits, D. B. Exploring Alternative Functions of Automobile Demand, in: The Review of Economics and Statistics, Vol. 63, Cambridge, Mass. 1961.

Sweerts - Sporck, P. VW - das "small wonder", in: Der Volkswirt, Nr. 29, Frankfurt/Main, 19. 7. 1963.

Tuchtfeldt, E. Probleme der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Nürnberg 1958.

Verband der Automobilindustrie, VDA: Die Automobilindustrie in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Frankfurt/Main 1959.

Verband der Automobilindustrie, VDA: Die Automobilindustrie in der EWG, Frankfurt/Main 1960.

Verband der Automobilindustrie, VDA: Die europäische Auromobilindustrie, Frankfurt/Main 1961.

Verband der Automobilindustrie, VDA: Die europäische Automobilindustrie, Frankfurt/Main 1962.

Verband der Automobilindustrie, VDA: Die europäische Automobilindustrie, Frankfurt/Main 1963.

Verband der Automobilindustrie, VDA: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, Frankfurt/Main, Jahrgänge 1950, 1951, 1953, 1956, 1960.

Vetter, H. W. "Der mobile Traum" des Kleinbürgers, in: Der Volkswirt, Nr. 30, Frankfurt/Main, 7.6.1962.

Weippert, G. Die wirtschaftstheoretische und wirtschaftspolitische Bedeutung der Kartelldebatte auf der Tagung des Vereins für Socialpolitik im Jahre 1905, Jahrbuch für Sozialwissenschaften, Band 11 (1960).

Zimmermann, H. Der voraussichtliche Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1967, Schriftenreihe des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Neue Folge, Essen 1959.

Zeitungen und Zeitschriften:

Automobilrevue, Katalognummer, Bern, Jahrgänge 1959 und 1960.

Das Auto, Motor und Sport, Stuttgart, Heft 12 v. 15.6.1963,
Heft 19 v. 14.9.1963 und
Heft 22 v. 2.11.1963.

Auto-Parade, 8. Jahrgang, Heft 2, Bad Godesberg 1962.

Europäische Wirtschaft, Halbmonatszeitschrift für den Gemeinsamen Markt.
Baden-Baden und Bonn, Nr. 6 v. 31.3.1960 und
Nr. 6 v. 31.3.1961.

Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 5.6.1963, 18.6.1963, 8.7.1963,
10.9.1963 und 18.9.1963.

Handelsblatt v. 18.3.1953, 20.10.1959, 29.4.1963 und 8.7.1963.

IFO-Schnelldienst, Wochenberichte des IFO-Instituts München, 16. Jahrg.,
Nr. 26 v. 28.6.1963.

Industriekurier v. 9.7.1963 und 12.9.1963.

Lancia, Periodico di Informazione, Turin, Hefte 1 - 8, Jahrgänge 1960,
1961 und 1962.

Metall, Zeitschrift für Technik, Industrie und Handel, Berlin 1961.

Münchner Merkur v. 12.9.1963, 4.9.1963 und 12./13.10.1963.

Neue Zürcher Zeitung v. 24.11.1960 und 19.2.1962.

Nürnberger Zeitung v. 4.10.1963.

Süddeutsche Zeitung v. 6.12.1962 und 14./15.9.1963.

VDI-Nachrichten, Organ des Verbandes Technisch-Wissenschaftlicher Vereine,
Düsseldorf, v. 11.9.1963.

Der Volkswirt, Frankfurt/Main, Nr. 30 v. 7.6.1962,
Nr. 19 v. 10.5.1963,
Nr. 23 v. 7.6.1963,
Nr. 29 v. 19.7.1963 und
Nr. 40 v. 4.10.1963.

L e b e n s l a u f

Am 15.12.1932 wurde ich als Sohn des Dr. Ing. Carl Knott, Vorstandsmitglied der Siemens-Schuckert-Werke, und seiner Ehefrau Ilse, geb. ter Meer, in Nürnberg geboren. Von 1939 bis 1943 besuchte ich Volksschulen in Nürnberg und Rottach-Egern am Tegernsee. Ab Herbst 1943 besuchte ich die Oberschulen in Bad Tölz und Tegernsee und ab 1949 die Oberrealschule an der Löbleinstraße in Nürnberg. Dort legte ich 1951 die Reifeprüfung ab.

Anschließend trat ich in die Deutsche Bank in Nürnberg als Lehrling ein.

Nach bestandener Kaufmannsgehilfenprüfung im Herbst 1953 begann ich das Studium der Betriebswirtschaft an der Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften in Nürnberg. Seit dem Sommersemester 1955 setzte ich mein Studium an der Universität München fort. Nach insgesamt achtsemestrigem Studium unterzog ich mich im Herbst 1957 in München der Diplom-Prüfung für Betriebswirte.

Nach einem einjährigen Studienaufenthalt in den USA während des Jahres 1958 trat ich 1959 in die Deutsche Bank, München, ein. Im Jahr 1960 begann ich an der Universität Erlangen mit der Abfassung der vorliegenden Dissertation.

Meine akademischen Lehrer waren: Anderson, Beckmann, Clausing, Hintner, Jungfer, Löhlein, Lütge, Maunz, Pfister, Preiser, Rößle, Schäfer, Scheu, Thiel, Weippert.